

3148

# St. Michel Scholenproject

**SumProject**  
Architecture & Engineering

---

**BOUWHEER /  
MAITRE D'OUVRAGE**

KAÏROS NV  
129, Heistraat  
2610 Wilrijk

Vertegenwoordigd door / Representé par:  
M. Wout Buitink, commercieel directeur

---

**LIGGING /  
LOCALISATION**

Vandenboogaerdestraat 116, 1080  
Sint-Jans-Molenbeek

---

**ONTWERPER /  
ARCHITECTE**

**SumProject, Architecture & Engineering cvba**  
Waterloolaan 90, 1000 Brussel  
t 02 512 70 11, f 02 512 31 90, brussel@sum.be

Vertegenwoordigd door / Representé par:  
dhr. P. Lievevrouw, Voorzitter      dhr. J-P. Mariën, Bestuurder

---

**FASE /  
ETUDES**

Stedenbouwkundige vergunning / Permis d'urbanisme

**Formulieren / Formulaires**

---

**Titel/Titre:**

**Effectenverslag / Rapport d'incidences**

---

**Schaal/Échelle:**

**Plannummer/nr Plan.: AR.SV.A.06/06**

---

**Planversie/  
version plan: Datum/  
date:**

01.12.2016

Oorspronkelijke versie/Version originale

A

B 23.03.2018

Aangepaste versie/Version révisée

C

D

E

F

G



Rue Montagne aux Anges, 26 - 1081 Bruxelles  
Engelenbergstraat, 26 - 1081 Brussel  
T. +32 2 779 13 55 - F. +32 2 779 22 75  
agora@agora-urba.be - www.agora-urba.eu

**Project Saint-Michel**  
**Vestiging van twee middelbare scholen op de locatie Saint-Michel**

**Picard- en Vandenboogaerdestraat**  
**Gemeente Sint-Jans-Molenbeek**

**Aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning**

**Effectenrapport**

**MAART 2018**



## Inhoudsopgave

|   |           |
|---|-----------|
| <b>INLEIDING.....</b>   | <b>7</b>  |
| 1.1 voorwerp van de aanvraag.....   | 7         |
| 1.2 plaatsbepaling van de locatie.....  | 7         |
| 1.3 Kadastrale toestand.....  | 9         |
| <b>2 RECHTVAARDIGING VAN HET PROJECT, OMSCHRIJVING VAN DE DOELSTELLINGEN EN TIJDSHEMA VOOR VERWEZENLIJKING ERVAN .....</b>  | <b>9</b>  |
| <b>3 OVERZICHT VAN DE VERSCHILLENDE OVERWOGEN OPLOSSINGEN, DIE TEN AANZIEN VAN HET MILIEU BIJ DE KEUS VAN HET PROJECT AAN DE GRONDSLAG HEBBEN GELEGEN</b>   | <b>10</b> |
| <b>4 SCHETS VAN DE VOORNAAMSTE OPLOSSINGEN TER VERVANGING DIE DOOR DE OPDRACHTGEVER WERDEN BESTUDEERD EN AANDUIDING VAN DE VOORNAAMSTE REDENEN VOOR ZIJN KEUZE, GELET OP DE EFFECTEN VOOR HET MILIEU.....</b> | <b>11</b> |
| <b>5 OMSCHRIJVING VAN DE BESTAANDE RECHTSTOESTAND.....</b>  | <b>12</b> |
| 5.1 Demografisch gewestelijk bestemmingsplan .....  | 12        |
| 5.2 op het gebied van stedenbouw en erfgoed.....  | 12        |
| <b>6 OMSCHRIJVING VAN DE BESTAANDE TOESTAND.....</b>  | <b>13</b> |
| 6.1 omschrijving van de wijk.....   | 13        |
| 6.2 omschrijving van de locatie .....   | 14        |
| 6.3 Fotoreportage .....   | 15        |
| <b>7 ILLUSTRATIE VAN HET PROJECT .....</b>  | <b>19</b> |
| 7.1 bovenaanzicht en vooraanzicht.....  | 19        |
| 7.1.1 Vestigingsplattegrond .....   | 19        |
| 7.2 programma van het project.....  | 34        |
| 7.2.1 Oppervlakten van het project.....   | 34        |
| 7.2.2 Verwacht aantal klassen en bestanden.....   | 34        |
| 7.2.3 Functioneringsroosters .....  | 34        |
| <b>8 ANALYSE VAN DE EFFECTEN VAN HET PROJECT EN MAATREGELEN DIE WORDEN GENOMEN OM DEZE EFFECTEN TE VERMINDEREN .....</b>  | <b>35</b> |
| 8.1 Mobiliteit.....   | 35        |
| 8.1.1 Bestaande toestand.....   | 36        |
| 8.1.2 Geplande toestand .....   | 53        |
| 8.2 stedenbouw, erfgoed en landschap .....  | 61        |
| 8.2.1 Stedenbouw en landschappelijke integratie .....   | 61        |
| 8.2.2 Microklimaat.....   | 62        |
| 8.2.3 Erfgoed .....   | 63        |
| 8.3 de mens.....  | 63        |
| 8.3.1 Brandbeveiliging .....  | 63        |
| 8.3.2 Objectieve en subjectieve veiligheid .....  | 63        |
| 8.3.3 Opslag van producten .....  | 63        |
| 8.4 Fauna en flora.....   | 64        |
| 8.5 Bodem .....   | 64        |
| 8.6 water .....   | 65        |
| 8.7 lucht en energie .....  | 66        |
| 8.8 geluidsomgeving.....  | 67        |
| 8.9 afval .....   | 68        |
| 8.10 sociaal en economisch gebied .....   | 68        |
| 8.11 vormen van Interactie tussen de verschillende onderzochte gebieden .....   | 69        |
| <b>9 ANALYSE VAN DE BOUWWERKZAAMHEDEN .....</b>   | <b>70</b> |
| <b>10 NIET-TECHNISCH OVERZICHT .....</b>  | <b>72</b> |
| 10.1 bijlagen .....   | 75        |

|        |  |    |
|--------|--|----|
| 10.1.1 | Bijlage 2 : Voorschriften van het GewBP voor gebieden met een sterk gemengd karakter | 75 |
| 10.1.2 | Bijlage 2 : Maquette zonbelichting verricht voor het aanvankelijke project           | 76 |

## Lijst met illustraties

### Figuren

|                  |   |    |
|------------------|---|----|
| Figuur 1         | : Plaatsbepaling van de locatie van het project   | 7  |
| Figuur 2         | : Luchtaanzicht van de locatie van het project (Bron : Urbis)   | 8  |
| Figuur 3         | : Luchtaanzicht van de verschillende gebouwen van de locatie Saint-Michel (Bron : Google Earth (2017))  | 8  |
| Figuur 4         | : Kadastrale toestand   | 9  |
| Figuur 5         | : Bestemming van de bodem in het Demografisch GewBP   | 12 |
| Figuur 6         | : Bestaande rechtstoestand  | 13 |
| Figuur 7         | : Berijdbare toegangsweg (Bron : Urbis)   | 14 |
| Figuur 8         | : Plaatsbepalingsplan van de fotoreportage (Bron : Urbis)   | 15 |
| Figuur 9         | : Geografisch studiegebied voor het parkeergebeuren   | 35 |
| Figuur 10        | : Vorming van files wanneer de bus er stilstaat   | 40 |
| Figuur 11        | : Overzicht van de tellingen  | 40 |
| Figuur 12        | : Matrixen van de tellingen   | 41 |
| <i>Figuur 13</i> | <i>Aanvoer metro</i>  | 42 |
| <i>Figuur 14</i> | <i>Aanvoer Premetro</i>   | 42 |
| Figuur 15        | : Lijnen van het openbaar vervoer die de verbinding met de locatie van buitenaf verzorgen (Bron : MIVB)   | 43 |
| Figuur 16        | : Kaart met Isochronen tussen de locatie Saint-Michel en de nabijgelegen metrostations.   | 44 |
| <i>Figuur 17</i> | <i>Busplan 2018 op schaal van het invloedsbereik van de Picardlaan - Bron CRU nr. 1 : Citroën-Maximiliaanpark - Vergote - BUSplan 2018 MIVB</i> | 46 |
| Figuur 18        | : Overzichtskaart van de komende projecten  | 48 |
| Figuur 19        | : GewFR en inrichtingsvormen voor fietsers  | 49 |
| Figuur 20        | : Parkeren langs de Picardstraat  | 59 |
| Figuur 21        | : Afgeworpen schaduwpartijen  | 77 |
| Figuur 22        | : Afgeworpen schaduwpartijen van het project op het gebouw in de Picardstraat, dat ertegenover staat  | 78 |

### Foto's

|         |  |    |
|---------|--|----|
| Foto 1  | : Zicht op de locatie vanaf de binnenplaats - Saint-Michelgebouw links, toegangsportiek naar de binnenplaats in het midden en L-vormig gebouw rechts | 10 |
| Foto 2  | : Zicht naar het St-Michelgebouw vanaf de Picardstraat   | 15 |
| Foto 3  | : Zicht op het St-Michelgebouw vanaf de Picardstraat   | 16 |
| Foto 4  | : Zicht op de binnenplaats en het L-vormige gebouw   | 16 |
| Foto 5  | : Zicht op de gevel van het St-Michel-gebouw, kant binnenplaats  | 17 |
| Foto 6  | : Aanzicht van de binnenkant van het St-Michel-gebouw en de structuur ervan  | 17 |
| Foto 7  | : Zicht vanaf het dak van het St-Michel-gebouw naar het woningengebouw in de bouwfase op de locatie van Tour en Taxis (September 2016)               | 18 |
| Foto 8  | : Luchtaanzicht op de binnenplaats (Bron : Google Earth)   | 18 |
| Foto 9  | : Picardstraat – Zicht in de richting van de Havenlaan. De locatie ligt aan de rechterkant   | 36 |
| Foto 10 | : Picardstraat in de richting van de Scheldestraat. De locatie strekt zich uit aan de linkerkant   | 36 |
| Foto 11 | : Picardstraat, bushalte stroomopwaarts van de Vandenboogaerdestraat   | 37 |
| Foto 12 | : Picardstraat, zicht op de organisatie van het parkeergebeuren ter plaatse van de locatie   | 37 |
| Foto 13 | : Picardstraat in de richting van de Jubelfeestlaan  | 37 |
| Foto 14 | : Picardstraat, detail van het trottoir langs het Saint-Michelgebouw   | 37 |
| Foto 15 | : Woningenproject tegenover de locatie   | 37 |
| Foto 16 | : Gevel van het gebouw aan de kant van Picardstraat  | 37 |
| Foto 17 | : Picardstraat bij de kruising met de Scheldestraat  | 37 |

|  |    |
|--|----|
| Foto 18: Picardstraat gezien vanaf het begin van het baanvak ervan dat ligt tussen de Scheldestraat en de Jubelfeestlaan .....   | 37 |
| Foto 19: Scheldestraat vanaf het begin van de Picardstraat .....   | 38 |
| Foto 20: Scheldestraat, zicht naar de Picardstraat en het Saint-Michel-project .....   | 38 |
| Foto 21: Vandenboogaerdestraat vanaf de Picardstraat. De locatie vormt de hoek aan de rechterkant op de foto.....  | 38 |
| Foto 22: Vandenboogaerdestraat naar de Picardstraat .....  | 38 |
| Foto 23: Vandenboogaerdestraat, ter hoogte van het « Barcardi – Martini »-gebouw .....   | 39 |
| Foto 24: Vandenboogaerdestraat, berijdbare toegangsweg en kaaien van het « Barcardi - Martini »-gebouw .....   | 39 |
| Foto 25: Le Lorrainstraat vanaf de Vandenboogaerdestraat .....   | 39 |
| Foto 26: Le Lorrainstraat in de richting van de Vandenboogaerdestraat, we kunnen er de berijdbare toegangsweg naar de binnenkant van de gebouwen van de locatie Saint-Michel zien..... | 39 |
| Foto 27: Zicht op het fietspad in de Picardstraat.....   | 49 |
| Foto 28 : Zicht op de aangelegde voetgangersoversteekplaats (podotactieltegels) Picardstraat, ter plaatse van de locatie .....   | 51 |
| Foto 29 : Trottoir Vandenboogaerdestraat .....   | 51 |
| Foto 30 : Trottoir Picardstraat ter plaatse van de locatie .....   | 51 |

### Tabellen

|  |    |
|--|----|
| Tabel 1 : Oppervlakten van het project (Bron : Aanvrager).....                               | 34 |
| Tabel 2 : Ten aanzien van het project verwachte bestanden (Bron : Aanvrager).....            | 34 |
| Tabel 3 : Cijfers van de parkeeropmetingen zoals verricht op 27 oktober 2016.....            | 51 |
| Tabel 4 : Vraag naar verkeersbewegingen van het personeel naar gelang de vervoerswijze ..... | 54 |
| Tabel 5 : Maximum hoeveelheden opgeslagen afval).....  | 68 |



## INLEIDING

---

### 1.1 VOORWERP VAN DE AANVRAAG

Onderhavig effectenverslag past in het kader van een **aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning** zoals ingediend door KAIROS NV met het oog op de **renovatie / verbouwing van een buiten gebruik gestelde locatie, om er een onderwijsinstelling te vestigen**. Bij het project is de vestiging van **2 middelbare scholen** op de locatie voorzien.

Het project is onderworpen aan een **effectenrapport in overeenstemming met rubriek nr. 24** « *bouw van voorzieningen voor sport, cultuur, vrijetijdsbesteding en sociale zaken, waarbinnen meer dan 200 m<sup>2</sup> toegankelijk is voor het gebruik van deze voorzieningen* » van **bijlage B van het BWRO<sup>1</sup>**.

### 1.2 PLAATSBEPALING VAN DE LOCATIE

De locatie van het projet is gelegen op de hoek, die wordt gevormd door de **Picard- en de Vandenboogaerdestraat**, op het grondgebied van de gemeente **Sint-Jans-Molenbeek** (in het noordoosten van de gemeente).



**Figuur 1 : Plaatsbepaling van de locatie van het project**

---

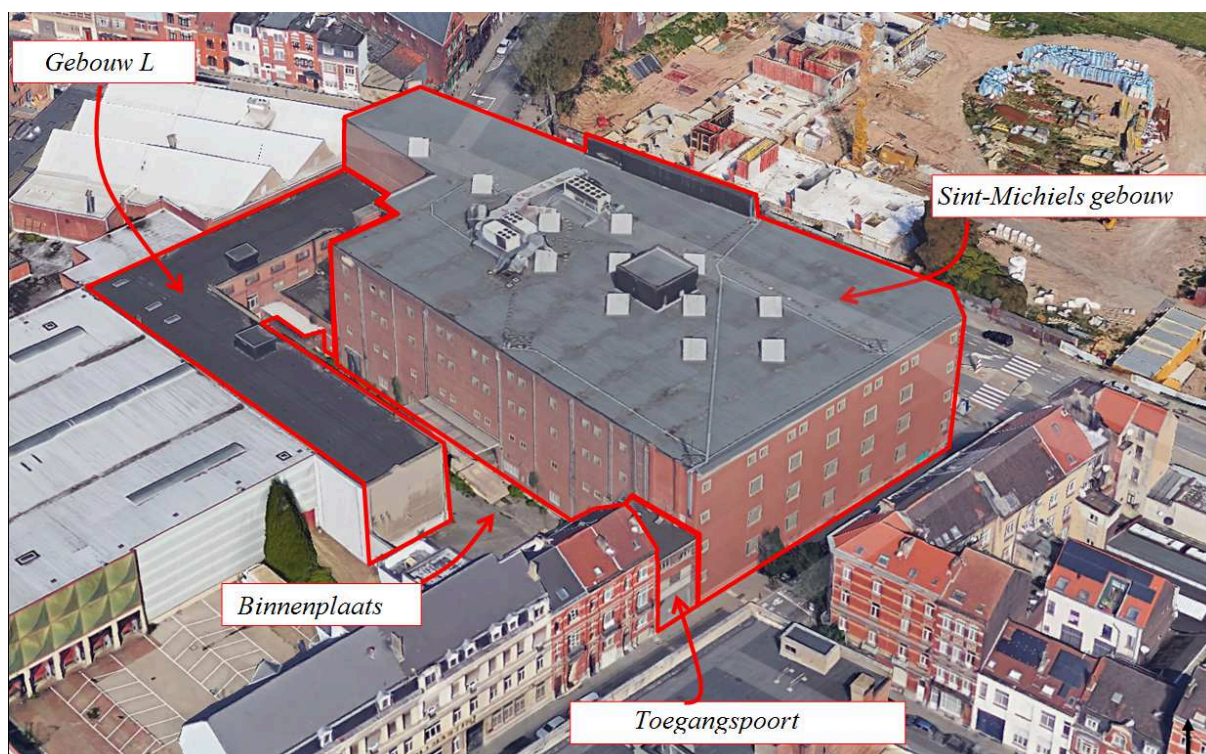
<sup>1</sup> Brussels Wetboek Ruimtelijke Ordening.





**Figuur 2 : Luchtaanzicht van de locatie van het projet (Bron : Urbis)**

De locatie van het project omvat momenteel **verschillende gebouwen**<sup>2</sup>: het **Saint-Michelgebouw**, een **L-vormig gebouw** en het **gebouw**, dat zich bevindt boven de **toegangspoort** naar de binnenplaats.



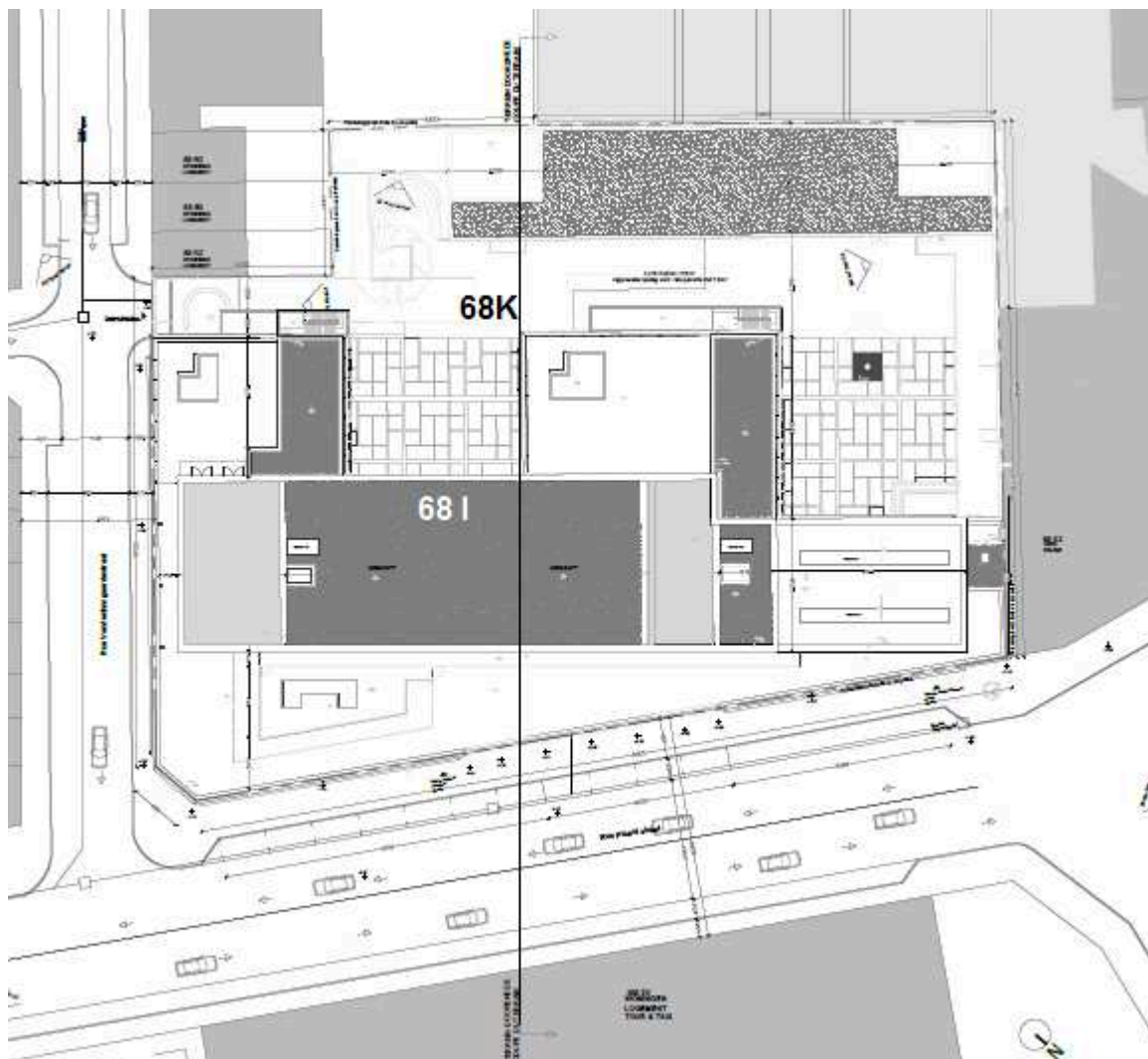
**Figuur 3 : Luchtaanzicht van de verschillende gebouwen van de locatie Saint-Michel (Bron : Google Earth (2017))**

<sup>2</sup> NB : De architecten omschrijven het Saint-Michelgebouw als gebouw A, het L-vormig gebouw als gebouw B en het gebouw dat de poort vormt als gebouw C.

### 1.3 KADASTRALE TOESTAND

De percelen waarom het bij het project gaat, (interventiegrens in het rood in de figuur hieronder) staan gekadastreerd onder nr. **68L** en **68K**.

De totale oppervlakte van het voor het project bestemde terrein bedraagt **6.220 m<sup>2</sup>**.



Figuur 4 : Kadastrale toestand

## 2 RECHTVAARDIGING VAN HET PROJECT, OMSCHRIJVING VAN DE DOELSTELLINGEN EN TIJDSHEMA VOOR VERWEZENLIJKING ERVAN

Het project komt erop neer **de locatie Saint-Michel** in zijn geheel (opslagruimten) weer in goede staat te herstellen. Het gaat hier om een **voormalige werkplaats voor het drogen van tabak**, waarvan de gebouwen sinds de jaren 80 leeg staan.

Het doel van het project is de **verwezenlijking van 2 instellingen**, IMELDA (A) en MARTHA SOMERS (B), die worden uitgerust met een sporthal, recreatieruimten,..

Het « Saint-Michel »-gebouw, dat **dateert van de jaren 1950**, geeft **architecturale, ruimtelijke en structurele kwaliteiten** te zien. Er zijn vandaag de dag echter ingrijpende **werkzaamheden op het gebied van aanpasbaarheid** nodig.

Het **tijdschema voor de verwezenlijking** van het project is **onderworpen aan het verkrijgen van de stedenbouwkundige vergunning**.

De duur van de werkzaamheden zou **± 18 maanden** moeten bedragen.

### 3 OVERZICHT VAN DE VERSCHILLENDE OVERWOGEN OPLOSSINGEN, DIE TEN AANZIEN VAN HET MILIEU BIJ DE KEUS VAN HET PROJECT AAN DE GRONDSLAG HEBBEN GELEGEN

---

De voorwaarden voor het project zijn grotendeels **neergelegd door de bestaande toestand en de wens** om de structuur van dit oude industriegebouw **in stand te houden** ; dit met de bedoeling toe te zien op **spaarzaam gebruik van de bodem**.

Er zijn voor deze **renovatie** echter **verschillende werkzaamheden en inrichtingsoperaties** vereist : aanbrengen van meer lichtsterkte (natuurlijk licht), aanpassen van het gebouw aan een nieuwe bestemming, het gebouw in overeenstemming brengen met de normen in functie van de vereisten op het vlak van energieprestatie van de gebouwen (keuze van isolatie langs de buitenkant), beantwoorden aan de van kracht zijnde wetgeving (bereikbaarheid voor PVMs, brandnormen, etc.).



Foto 1 : Zicht op de locatie vanaf de binnenplaats - Saint-Michelgebouw links, toegangsportiek naar de binnenplaats in het midden en L-vormig gebouw rechts

Het ligt **niet in de bedoeling** het gebouw, dat zich **boven de portiek** van de Vandenboogaerdestraat **bevindt in stand te houden**, aangezien dit recente bouwwerk *geen*

*architecturale of ruimtelijke kwaliteiten te zien geeft*<sup>3</sup>. Dit geldt ook voor het **L-vormige gebouw**, dat grenst aan het Bacardi-gebouw en dat volledig zal worden afgebroken en gedeeltelijk heropgebouwd. Aldus zal de **binnenplaats behouden** blijven en **vergroot worden** om de locatie luchtiger te maken ; hij zal worden **heringericht** met de bedoeling de leerlingen recreatieruimten te kunnen bieden.

#### **4 SCHETS VAN DE VOORNAAMSTE OPLOSSINGEN TER VERVANGING DIE DOOR DE OPDRACHTGEVER WERDEN BESTUDEERD EN AANDUIDING VAN DE VOORNAAMSTE REDENEN VOOR ZIJN KEUZE, GELET OP DE EFFECTEN VOOR HET MILIEU**

---

Er zijn in de loop van de voorbije jaren **verschillende projecten**, voornamelijk voor **huisvesting, voorgesteld** en ingediend, maar deze dossiers hebben niet tot resultaat geleid.

De keuze om daar onderwijsinstellingen tot stand te brengen is voorgelegd aan en besproken met de gemeente Sint-Jans-Molenbeek. Bovendien heeft « *het Brussels Gewest thans te maken met een sterke vraag naar lokalen voor middelbare scholen. Het Saint-Michelgebouw kan door de uitzonderlijke industriële betonstructuur ervan bogen op een souplesse en veelheid qua gebruik, die essentiële elementen voor de onderwijsfunctie inhouden* »<sup>4</sup>.

Het project is op 1 december 2017 voorgelegd aan de **Kwaliteitskamer**.

De conclusie van de presentatie luidde als volgt :

*« Het project is bijzonder goed geëvolueerd en komt in het algemeen tegemoet aan de verschillende opmerkingen, die tijdens de vorige zitting van de Kwaliteitskamer naar voren werden gebracht. Het betreft hier een project van grote architecturale en patrimoniale kwaliteit. Aanbevolen wordt echter wel vóór de indiening van het dossier in verband met de vergunning de programmering en de verschillende oppervlakten, alsook de omzettingen ervan in plannen met de directie van Stedenbouw na te gaan, wat dan ook daadwerkelijk gebeurd is ».*

---

<sup>3</sup> Uittreksels uit de verklarende nota bij het project, die was gevoegd bij de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning.

<sup>4</sup> Bron : Aanvrager.

## 5 OMSCHRIJVING VAN DE BESTAANDE RECHTSTOESTAND

### 5.1 DEMOGRAFISCH GEWESTELIJK BESTEMMINGSPLAN

De locatie van het project staat in zijn geheel opgetekend als **gebied met een sterk gemengd karakter**.

De aangrenzende huizenblokken staan hoofdzakelijk opgetekend als gemengde gebieden en woongebieden.

De wijk staat ook opgetekend als **gebied van culturele, historische, esthetische waarde of ter verfraaiing** (GCHEW).

De locatie van « Tour en Taxis », die tegenover de locatie van het project ligt, staat op zijn beurt opgetekend als gebied van gewestelijk belang.

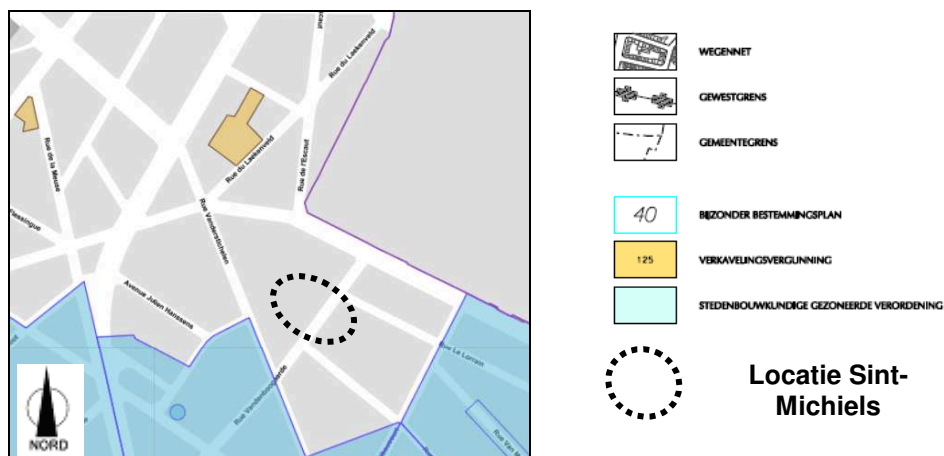


Figuur 5 : Bestemming van de bodem in het Demografisch GewBP

### 5.2 OP HET GEBIED VAN STEDENBOUW EN ERFGOED

Het huizenblok staat **niet ingeschreven** in de perimeter van een **Bijzonder Bestemmingsplan** (BBP) of binnen een **verkavelings**perimeter.

Verschillende BBPs of verkavelingsvergunningen zijn van toepassing op de huizenblokken, die grenzen aan het huizenblok van het project.



Figuur 6 : Bestaande rechtstoestand

Ten aanzien van het **architecturaal erfgoed** bestaan er op de locatie of in de onmiddellijke nabijheid ervan (huizenblok) geen monumenten of landschappen **van patrimoniale waarde of die geklasseerd zijn**.

Vermeldenswaard is echter wel de aanwezigheid, in de gevel van het gebouw, van het **beeldhouwwerk van de voormalige sigarettenfabrikant** met de afbeelding van de *Aartsengel Sint Michiel, die de draak velt*. De hoekgevel, die wordt gevormd door de Picard- en de Vandenboogaerdestraat, is op zijn beurt bekleed met het **embleem van St-Michel** : « opschrift en sigaret » (cf. Foto 3).

Ten aanzien van het **natuurlijk erfgoed** wordt er op de locatie of in de onmiddellijke nabijheid ervan **geen enkele opmerkelijke boom of geklasseerd natuurlijk landschap** opgetekend.

Wat betreft het **archeologisch erfgoed**, geeft de archeologische atlas geen informatie over enige **archeologische elementen** ter hoogte van de locatie.

## 6 OMSCHRIJVING VAN DE BESTAANDE TOESTAND

### 6.1 OMSCHRIJVING VAN DE WIJK

Het bij het project betrokken huizenblok wordt grotendeels **in beslag genomen door het ensemble Saint-Michel en het aangrenzende ensemble** « Bacardi – Martini », dat ook buiten gebruik is gesteld, maar **eveneens door huisvesting** (eengezinswoningen of appartementsgebouwen).

(Dit klopt niet, het wordt hoofdzakelijk in beslag genomen door ondernemingen)

De aangrenzende huizenblokken geven een mengeling te zien van huisvesting, economische activiteiten – diensten en voorzieningen (culturele, godsdienst, etc.). **Er zijn economische activiteiten** aanwezig langs de Picardstraat in de richting van het kanaal. Ook is er een Actiris-hulpmaat gelokaliseerd op nr. 91 in de Vandenboogaerdestraat.

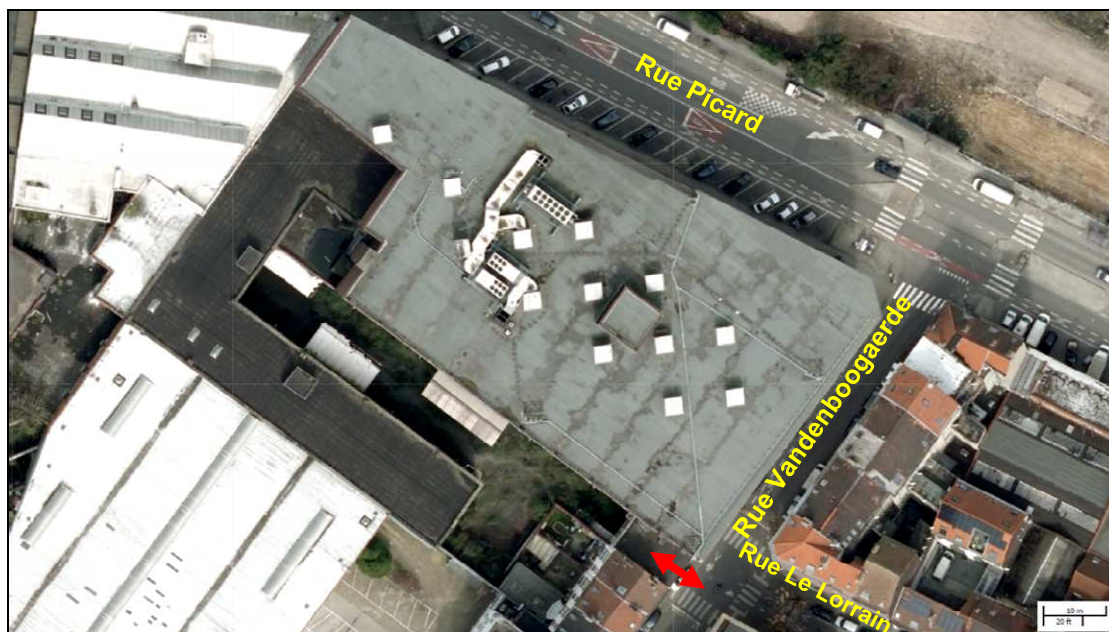
De wijk mag zich in het algemeen verheugen in een **tamelijk goede bereikbaarheid**, die haar in het bijzonder verstrekt wordt via de Picardstraat, de nabijheid van de Leopold II- en de Jubelfeestlaan, alsook de Havenlaan.

## 6.2 OMSCHRIJVING VAN DE LOCATIE

Op dit moment is de locatie **volledig buiten gebruik gesteld**. Het Saint-Michelgebouw biedt de aanblik van een **betrekkelijk monolithisch ensemble**, dat zich **over 4 niveaus uitstrekt** langs de Picardstraat en de Vandenboogaerdestraat.

Het gebouw presenteert zich met **gevelstenen met een rode tint**.

De locatie omvat een **binnenplaats** die wordt begrensd door het St-Michelgebouw, een lager volume<sup>5</sup> in « L »-vorm, dat zich verheft in mandeligheid met het Martini-gebouw en met een gebouw met een geringere bouwhoogte en zonder bijzondere aantrekkingskracht (ingangsportiek). Hij is bereikbaar via een **berijdbare toegangsweg die uitkomt in de Vandenboogaerdestraat**, globaal gezien in de as van de Le Lorrainstraat.



Figuur 7 : Berijdbare toegangsweg (Bron : Urbis)

<sup>5</sup> Gebouw van 3 niveaus.

### 6.3 FOTOREPORTAGE



Figuur 8 : Plaatsbepalingsplan van de fotoreportage (Bron : Urbis)



Foto 2 : Zicht naar het St-Michelgebouw vanaf de Picardstraat





Foto 3 : Zicht op het St-Michelgebouw vanaf de Picardstraat



Foto 4 : Zicht op de binnenplaats en het L-vormige gebouw



**Foto 5 : Zicht op de gevel van het St-Michel-gebouw, kant binnenplaats**



**Foto 6 : Aanzicht van de binnenkant van het St-Michel-gebouw en de structuur ervan**



Foto 7 : Zicht vanaf het dak van het St-Michel-gebouw naar het woningengebouw in de bouwfase op de locatie van Tour en Taxis (September 2016)

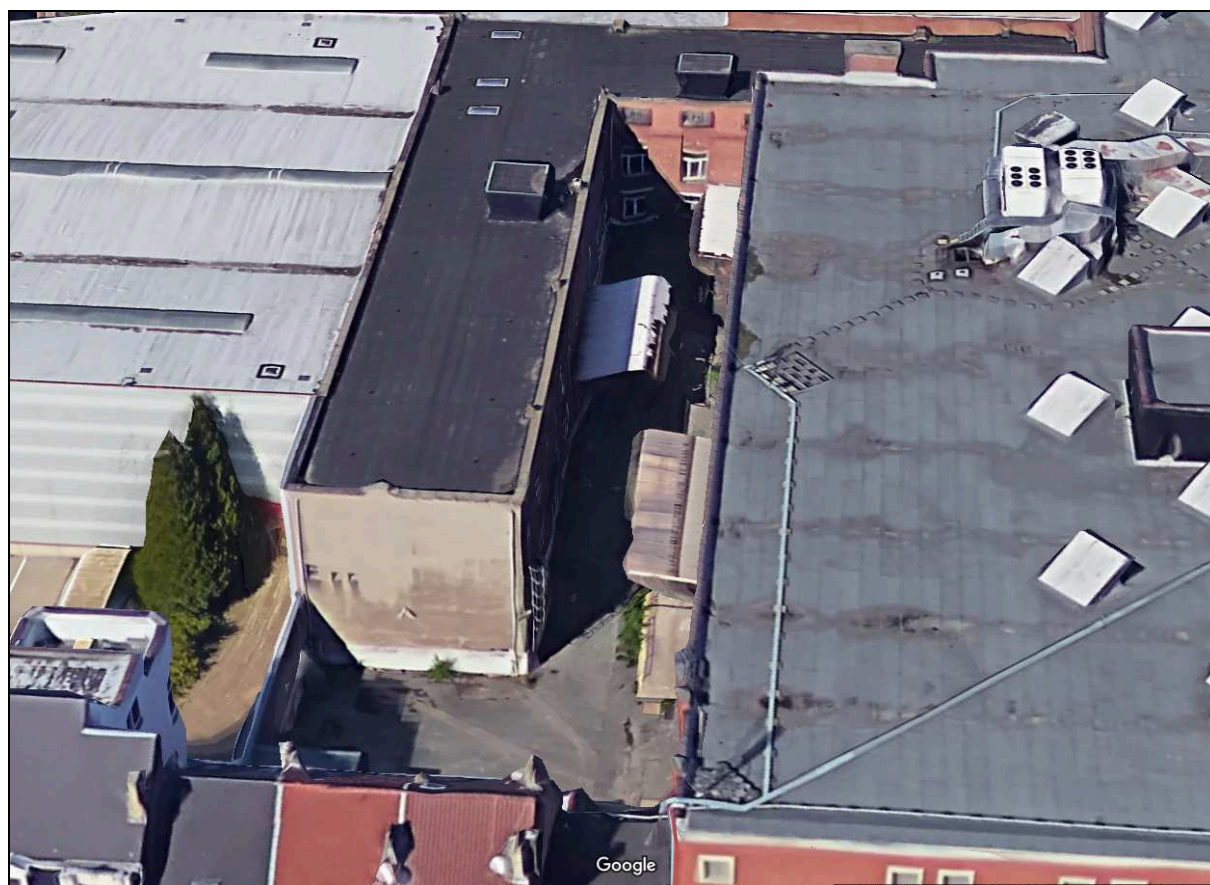


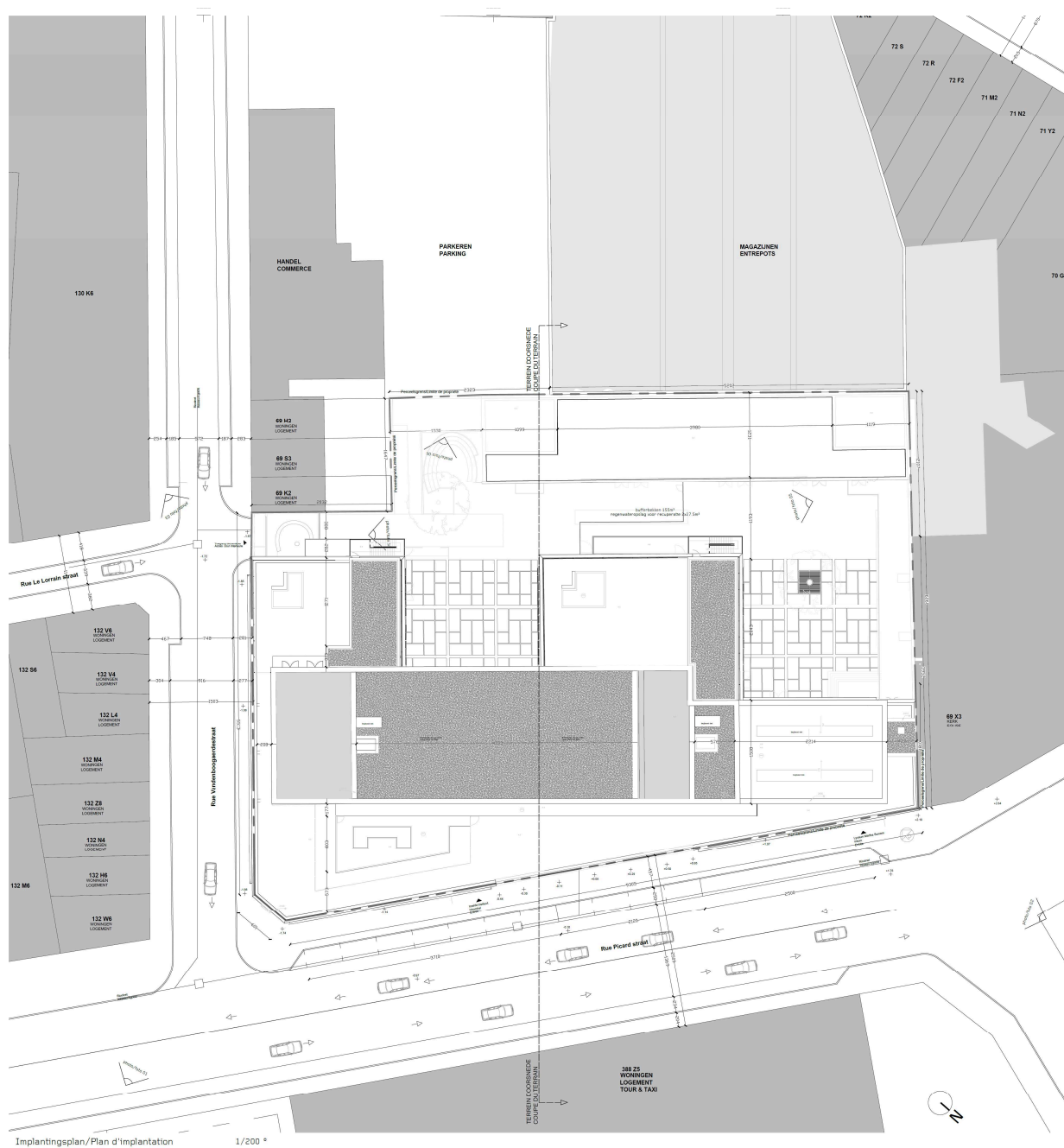
Foto 8 : Luchtaanzicht op de binnenplaats (Bron : Google Earth)

## 7 ILLUSTRATIE VAN HET PROJECT

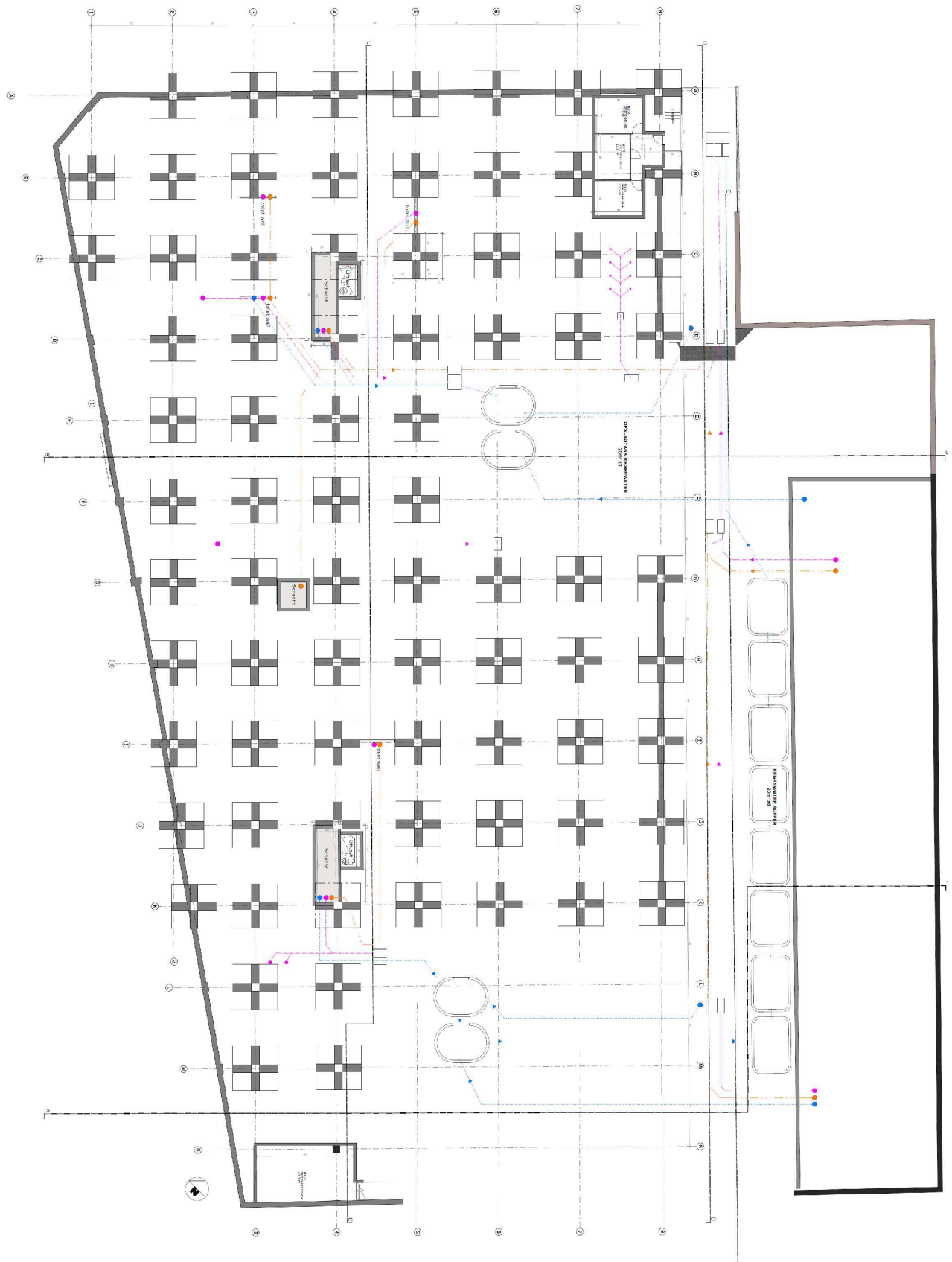
Gelieve voor de omschrijving van het project inzage te nemen in de in bijlage **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** toegevoegde verklarende nota.

### 7.1 BOVENAANZICHT EN VOORAANZICHT

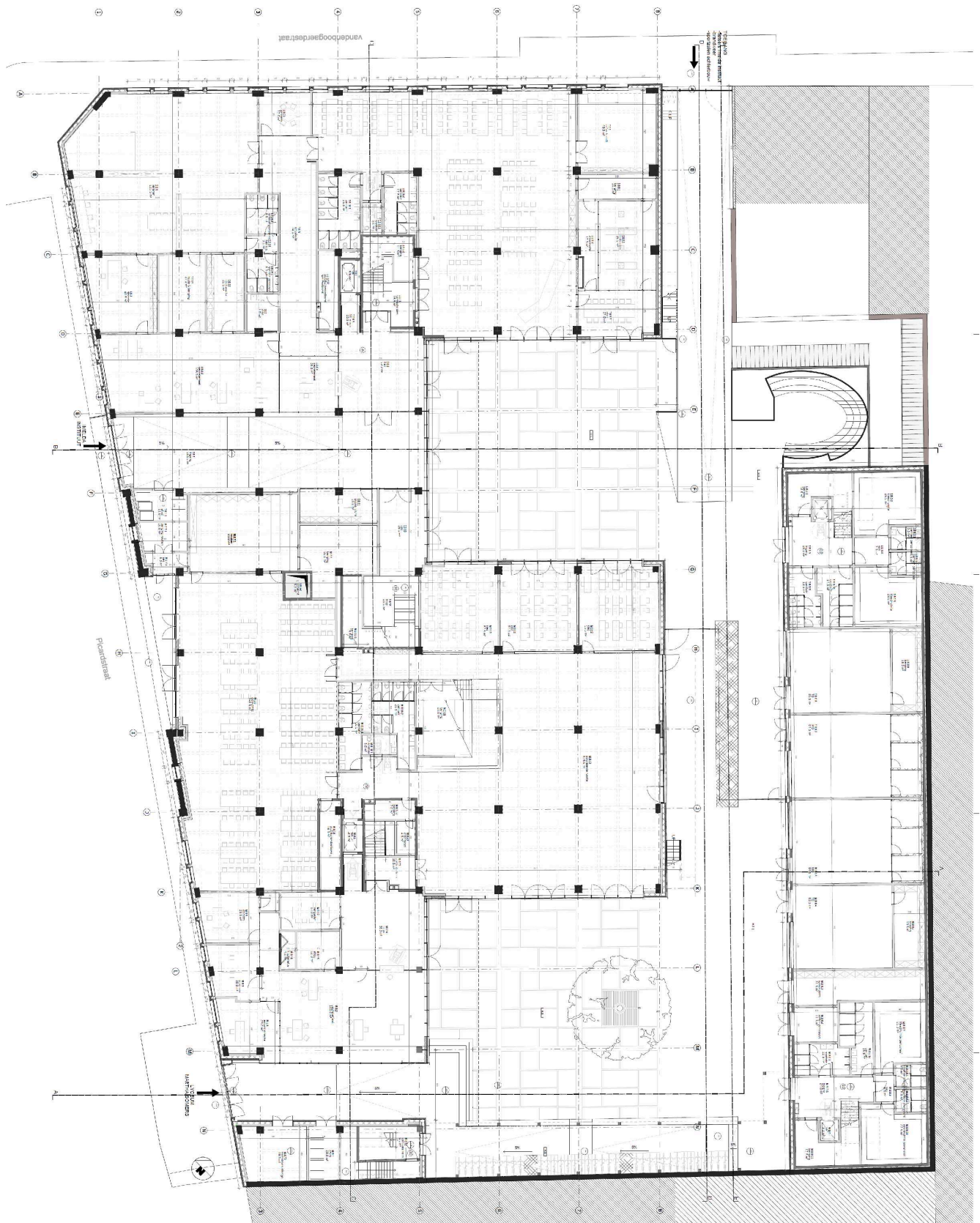
#### 7.1.1 Vestigingsplattegrond



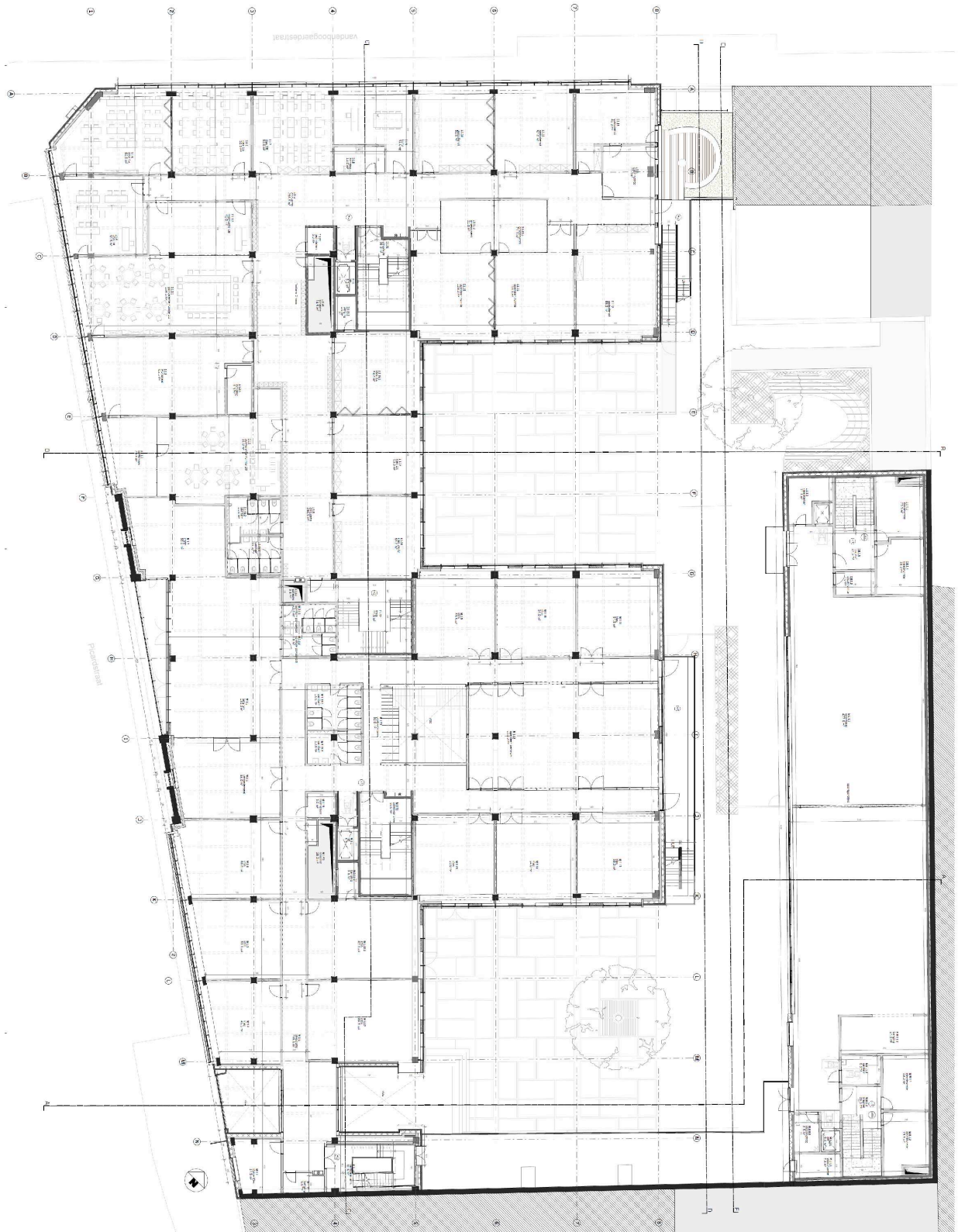
Niveau -1



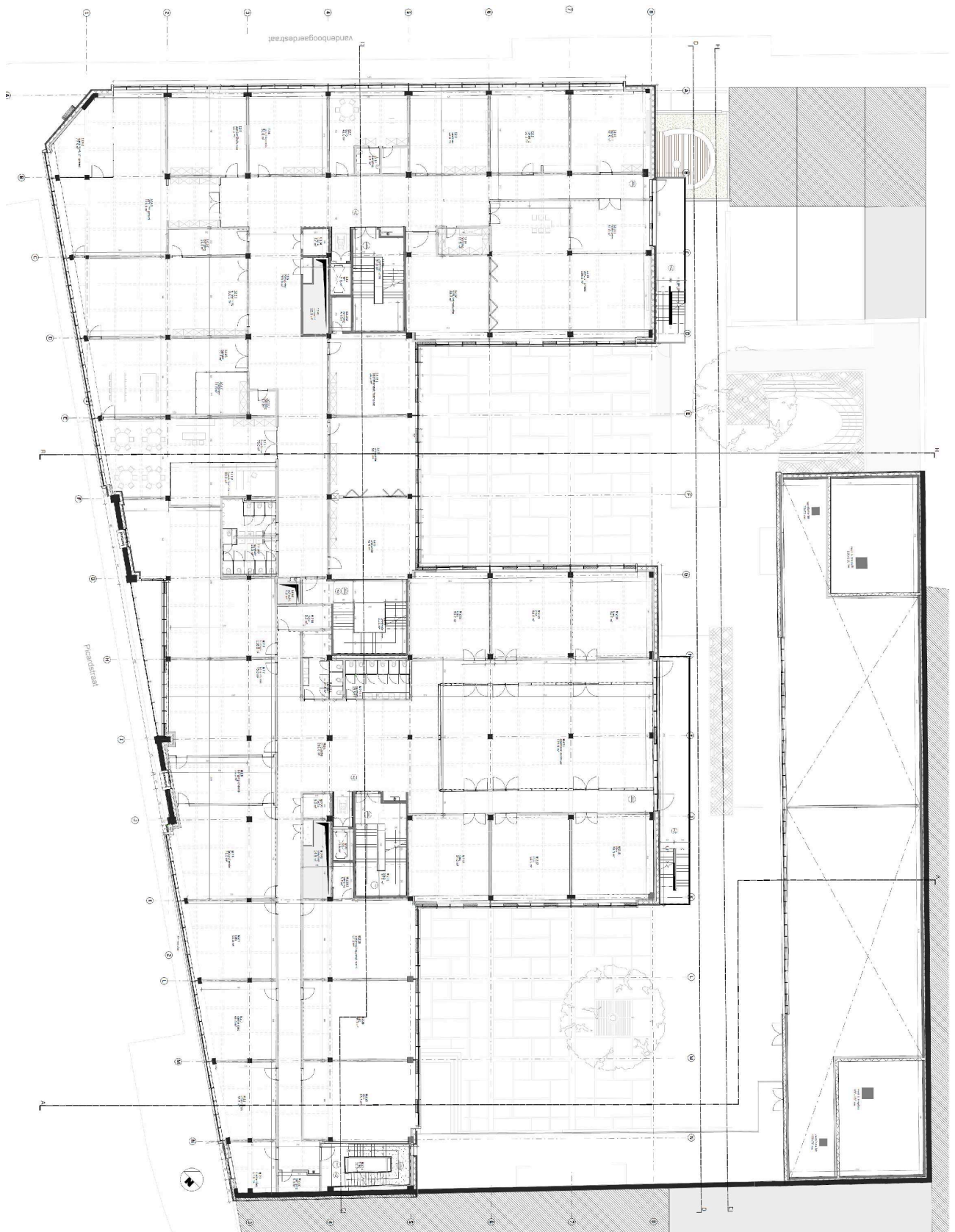
Niveau benedenverdieping



Niveau +1

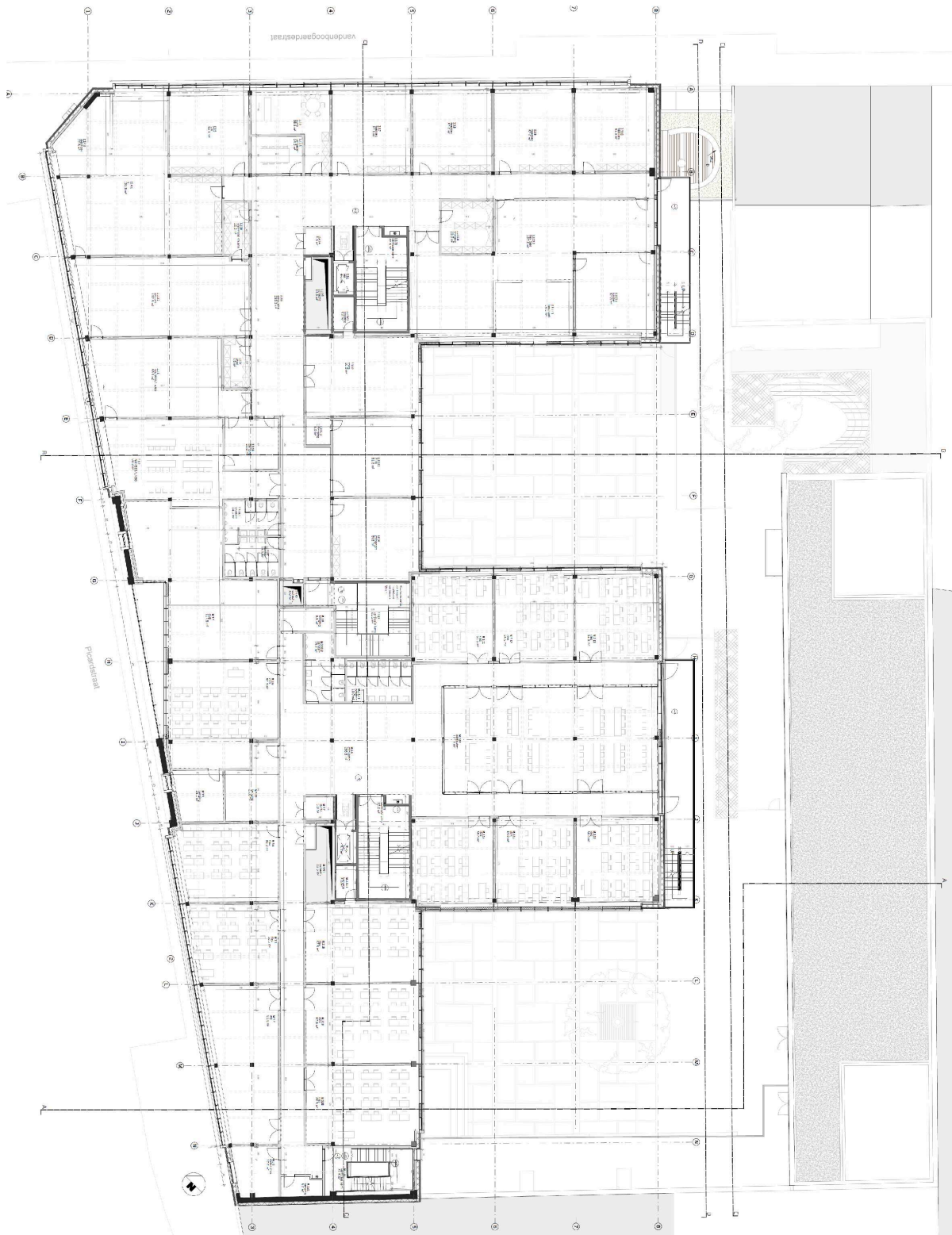


Niveau + 2

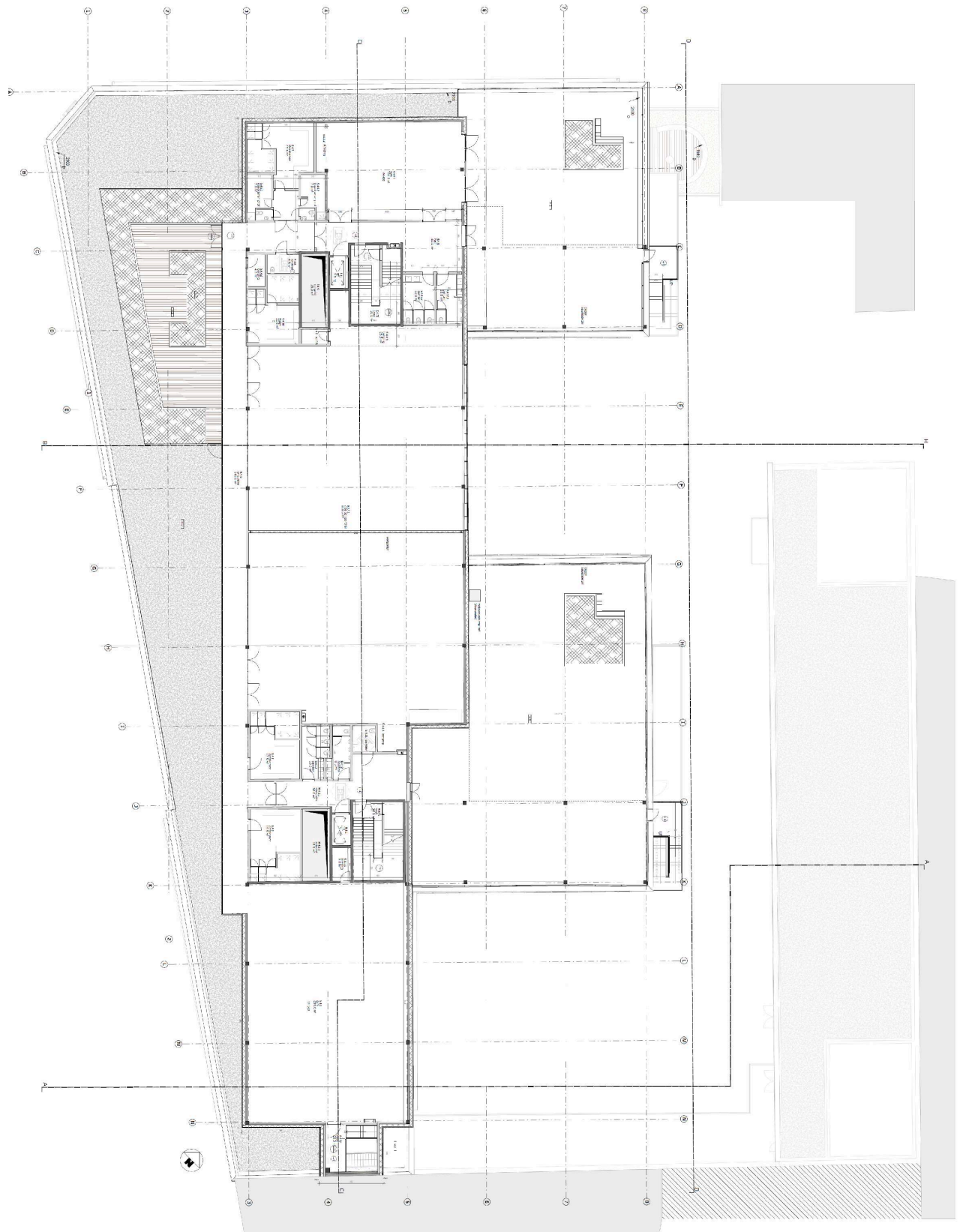




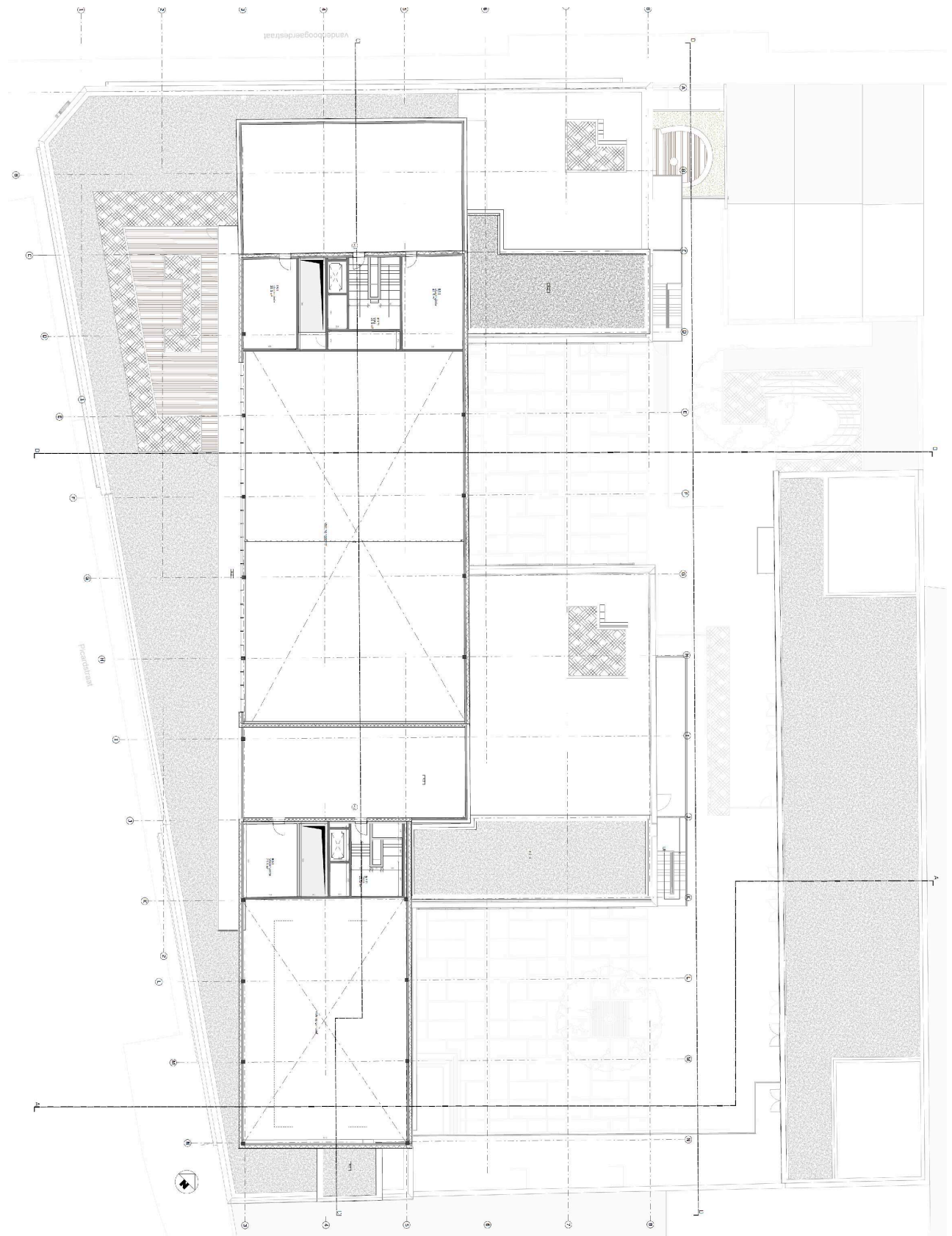
Niveau +3



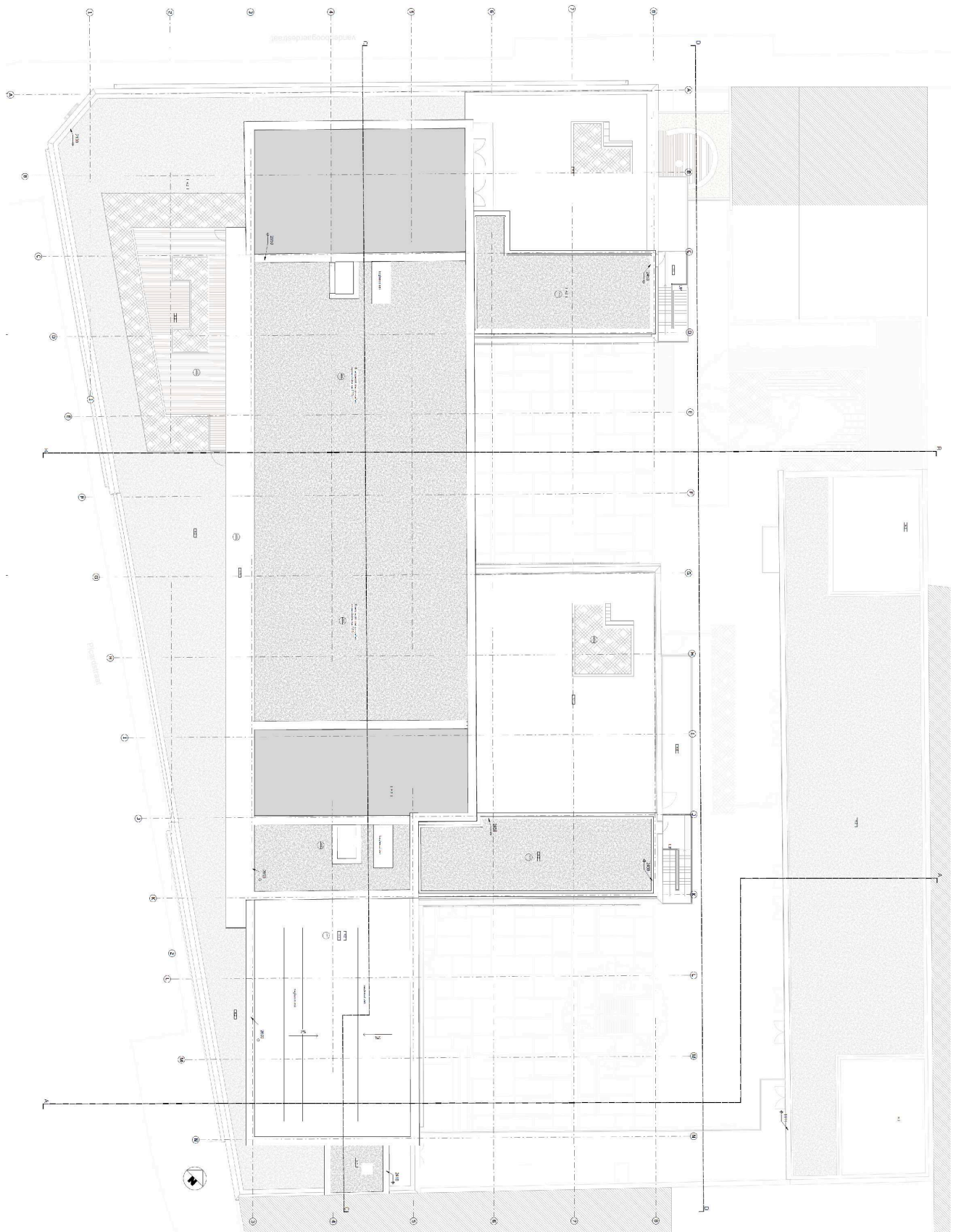
Niveau +4



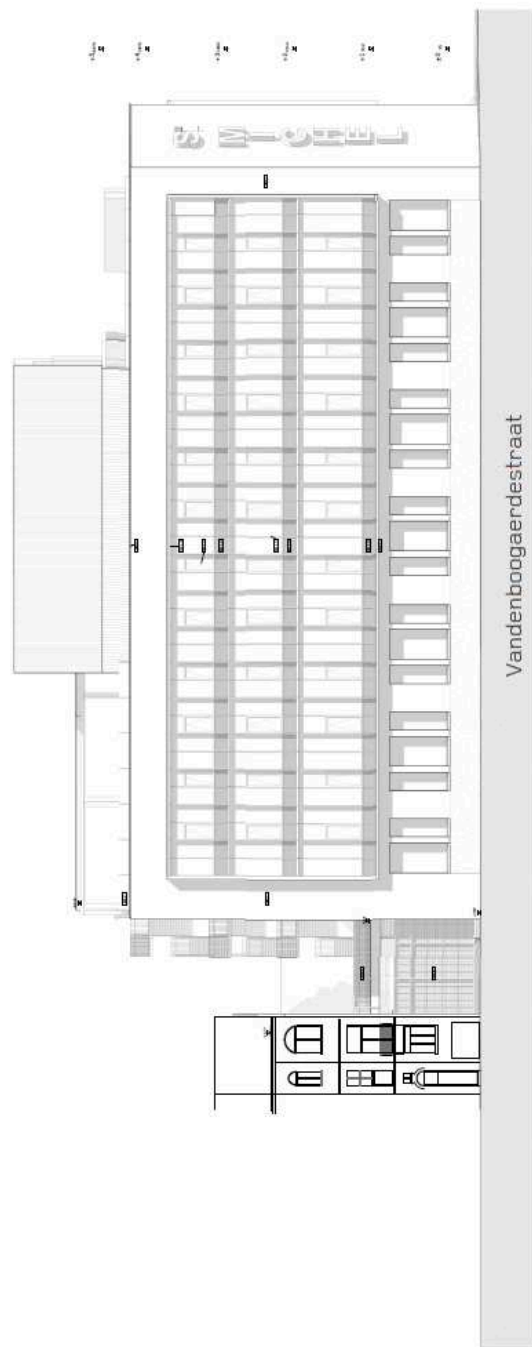
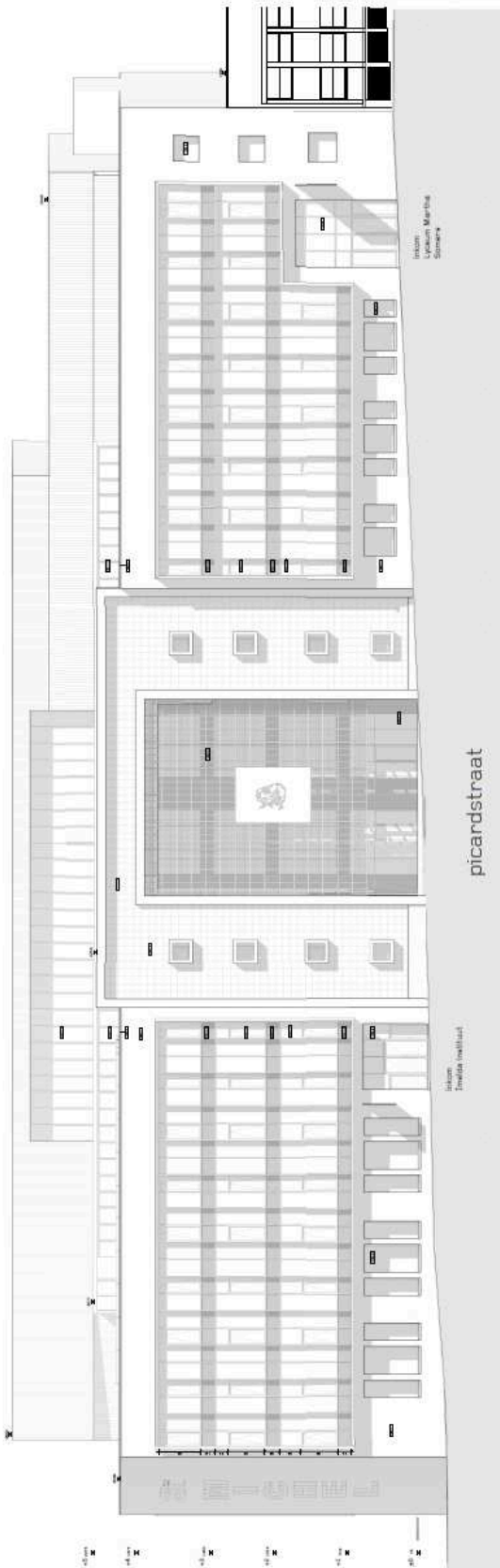
Niveau +5



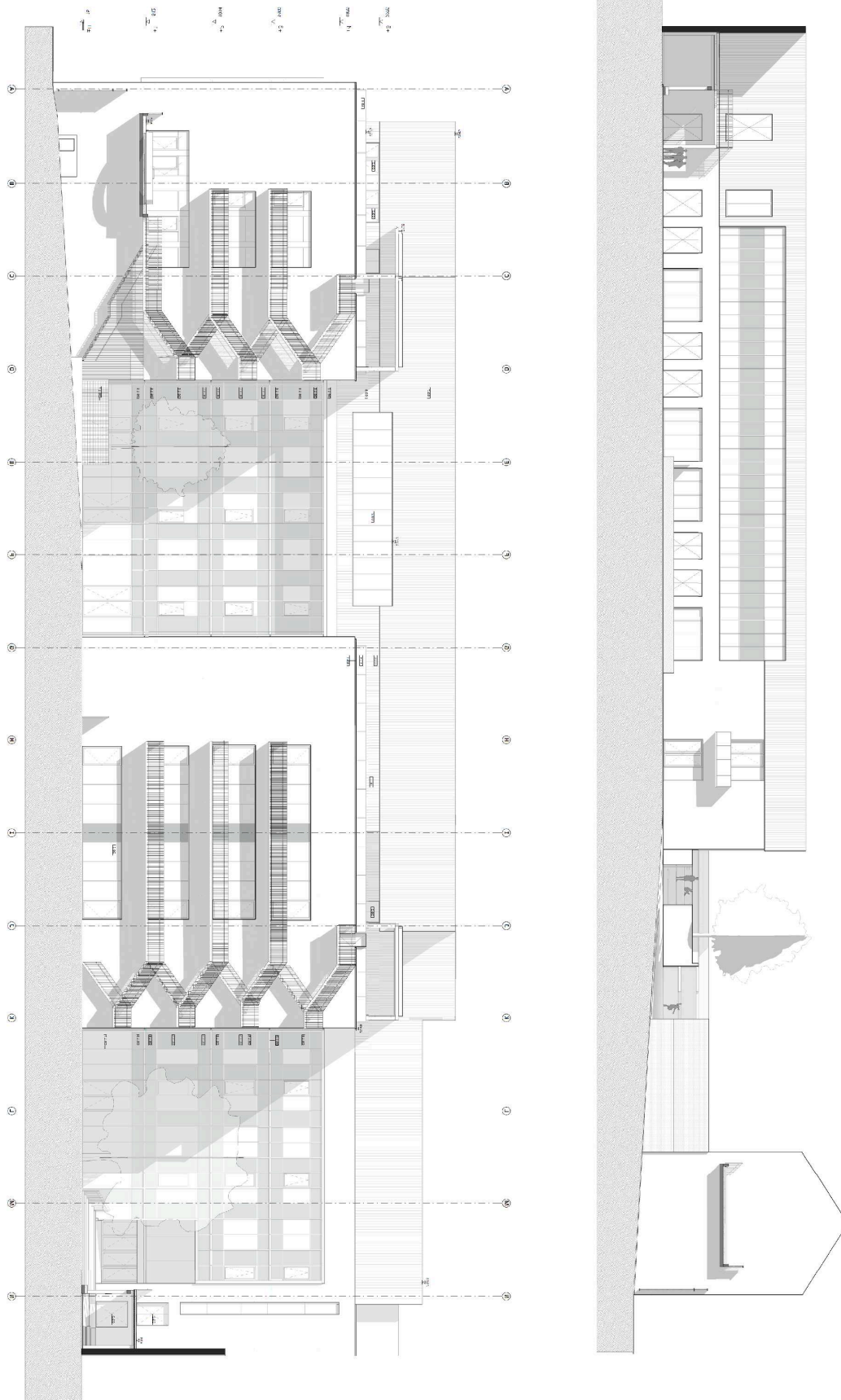
Niveau dak



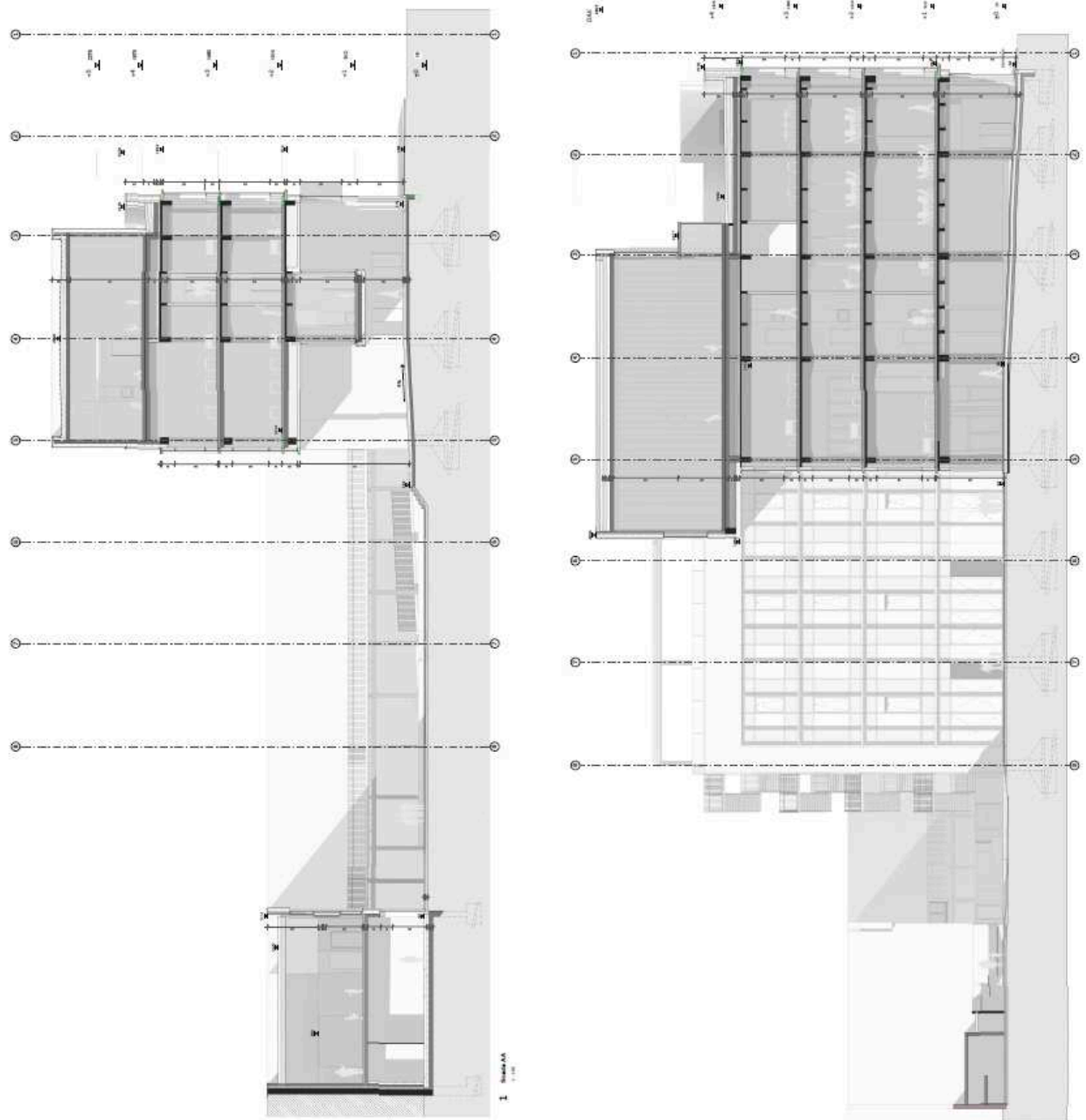
Gevel Picardstraat



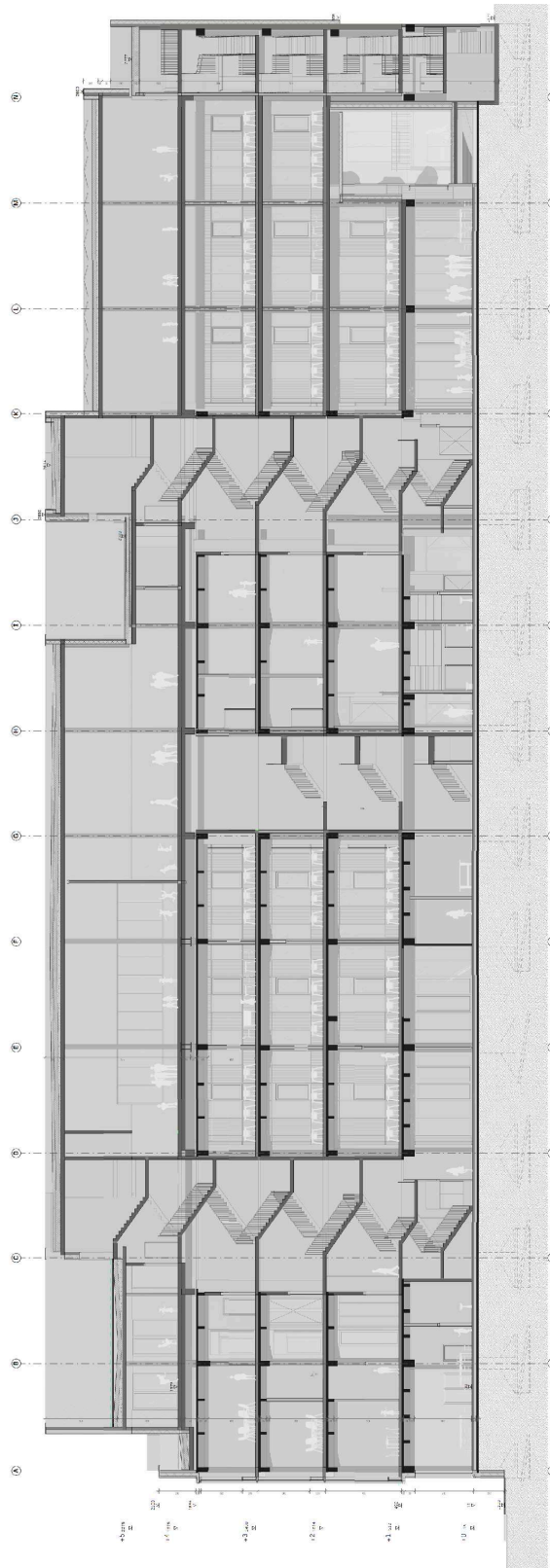
### Hoofdgevel aan binnenkant huizenblok



Doorsnede AA & BB

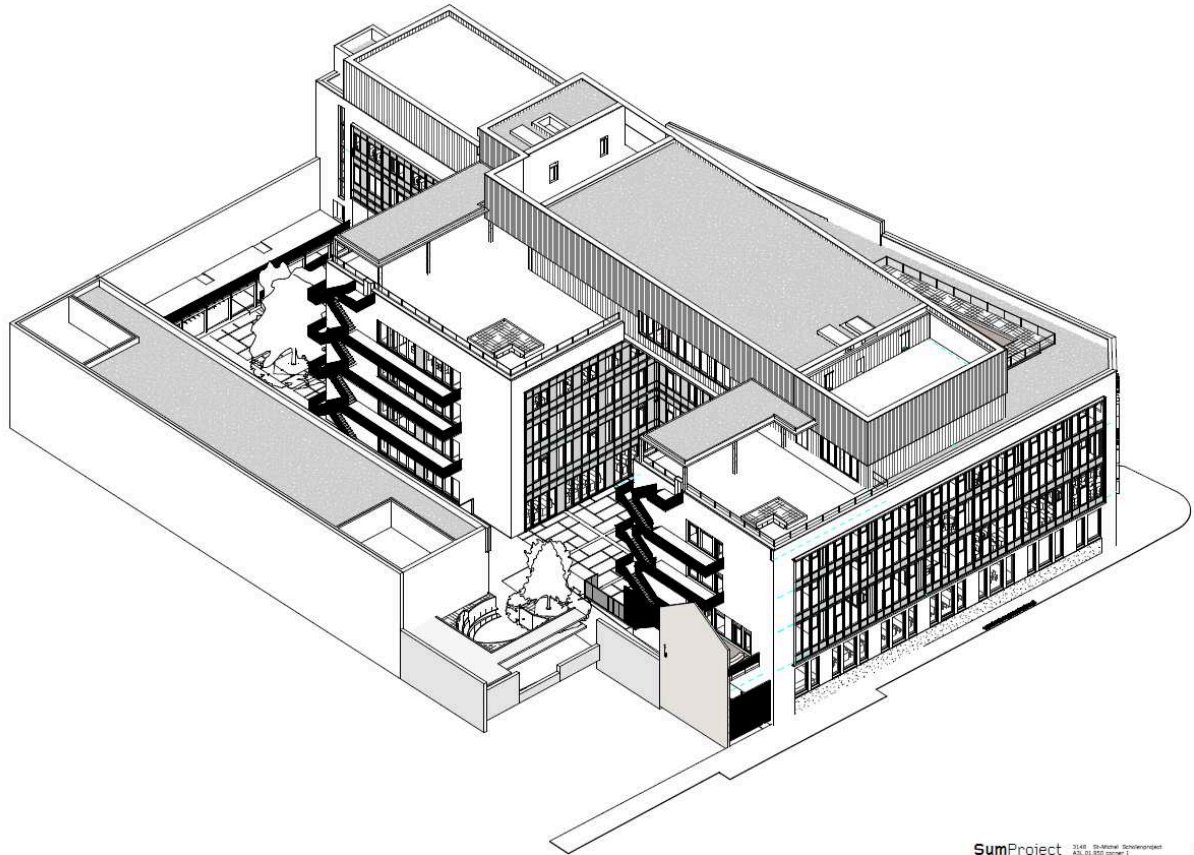


Doorsnede CC

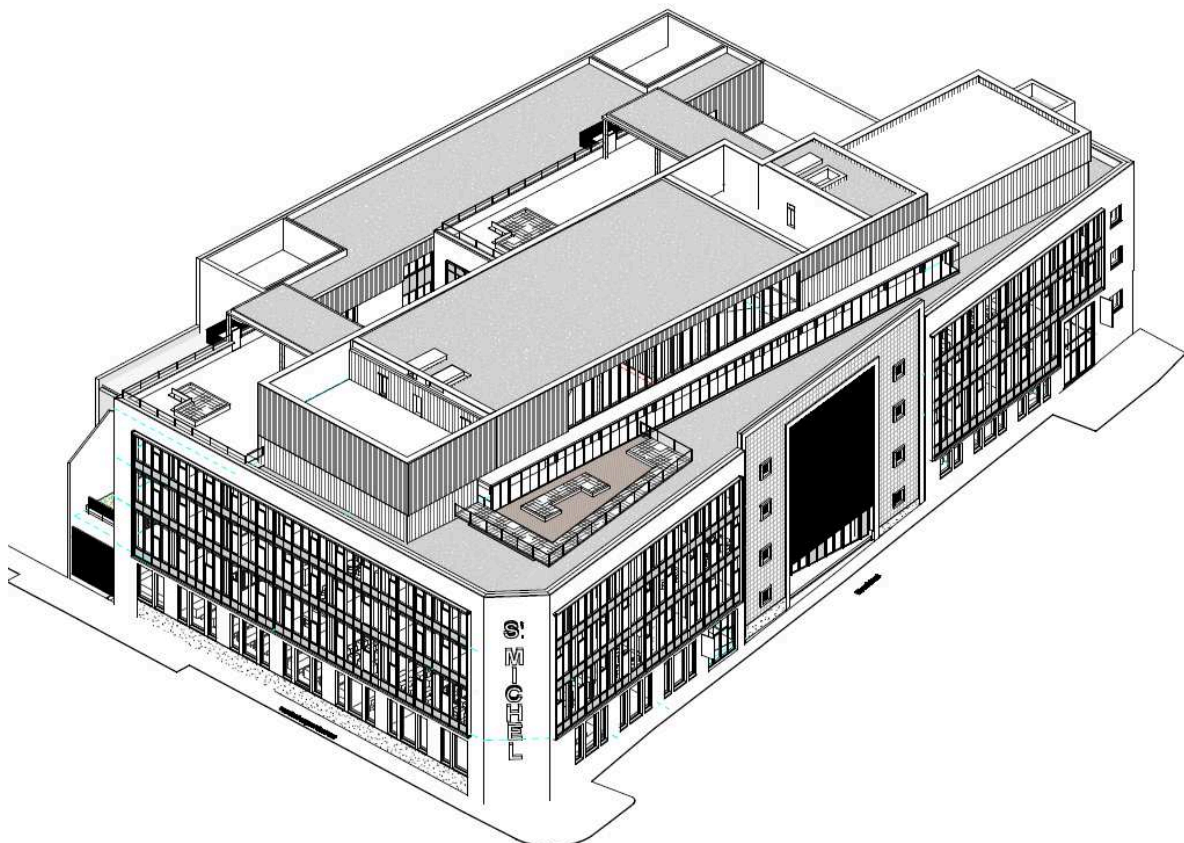


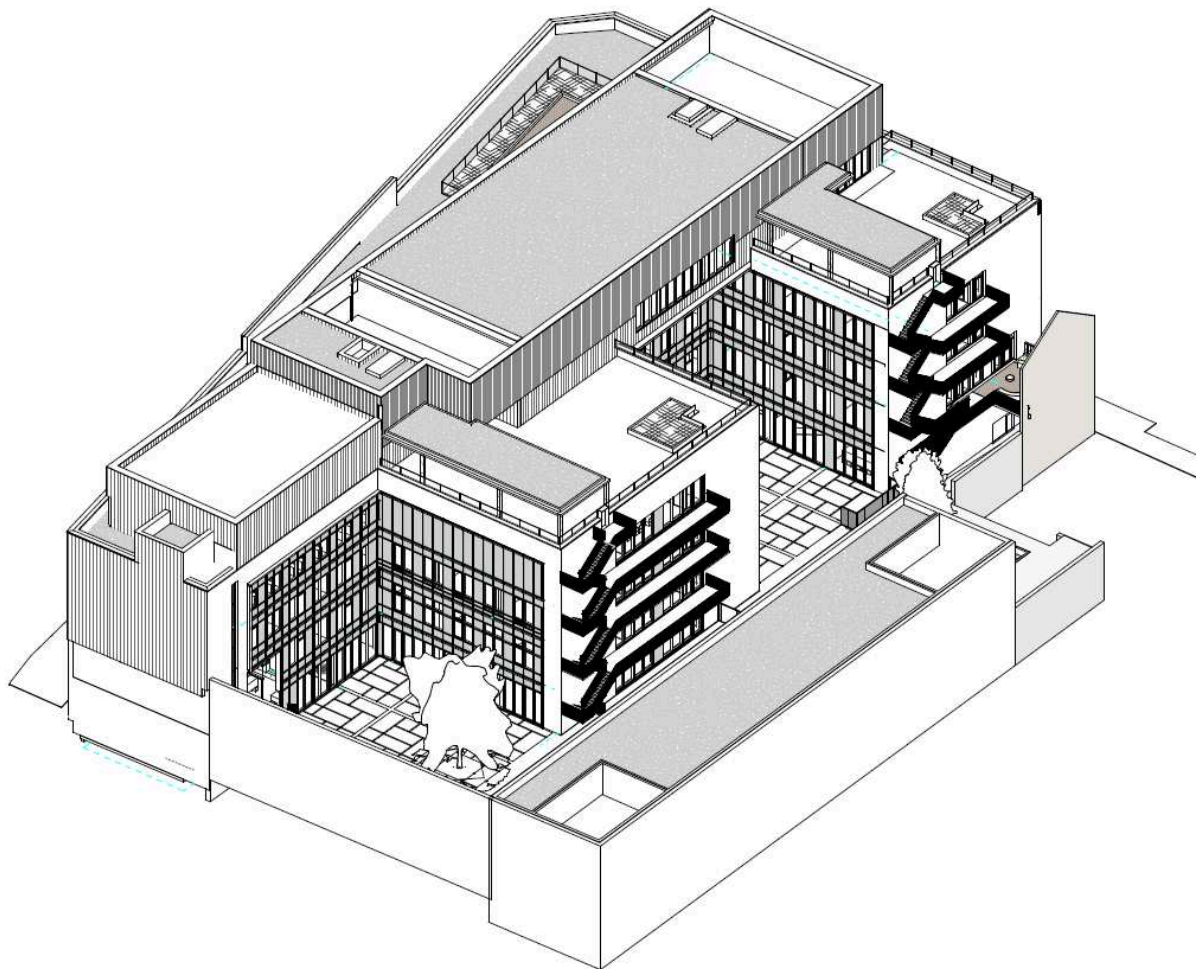
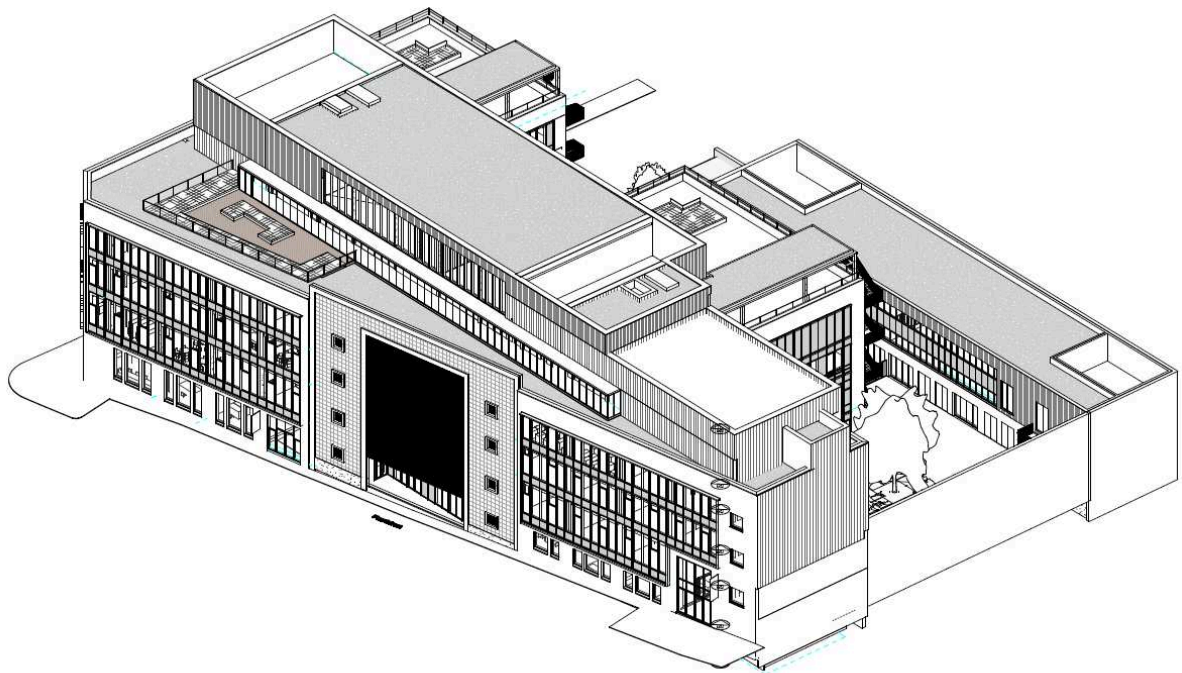


Axonometrie



SumProject 3148 - Bureau Schreier  
431-01-001-000001





## 7.2 PROGRAMMA VAN HET PROJECT

### 7.2.1 Oppervlakten van het project

De **totale oppervlakte** zal **17.141m<sup>2</sup>** bedragen.

| Niveau   | Oppervlakte m <sup>2</sup> |
|--|----------------------------|
| Niveau -1  | +/-120                     |
| Niveau 0 → benedenverdieping van de scholen          | 4.084                      |
| Niveau +1  | 4.117                      |
| Niveau +2  | 3.420                      |
| Niveau +3  | 3.430                      |
| Niveau +4  | 1.735                      |
| Niveau +5  | 236                        |
| <b>Totaal van de vloeroppervlakte boven de grond</b> | <b>17.141</b>              |

Tabel 1 : Oppervlakten van het project (Bron : Aanvrager)

### 7.2.2 Verwacht aantal klassen en bestanden

In ieder geval kan het **aantal** op de locatie **verwachte personen** als volgt geschat worden :  
Voor het onderwijzend, administratief en technisch corps

+/- 140 aanwezige leerkrachten (70 per school)

+/- 40 stuks administratief en onderhoudspersoneel (20 per school),

|                                    |    |            |
|------------------------------------|----|------------|
| Nombre d'enseignants               | 70 | 70         |
| Personnel administratif /entretien | 20 | 20         |
| Total                              | 90 | 90         |
| Total adultes                      |    | <b>180</b> |

Met andere woorden 180 personen, die tegelijkertijd aanwezig zijn.

Voor de studenten :

- Wordt er uitgegaan van 650 studenten voor de Imeldaschool en 800 voor Martha Sommers.
- Een aanwezigheidspercentage van de studenten van 85% (stage, springuren, absenties,..)

Ofwel een totaal van +/- 1.450 studenten, die tegelijkertijd aanwezig zijn

|   |     |              |
|---|-----|--------------|
| Nombre d'élèves                                     | 650 | 800          |
| Taux de présence                                    | 85% | 85%          |
| Nombre d'étudiants simultanément présents (arrondi) | 553 | 680          |
| Total étudiants simultanément présents              |     | <b>1.233</b> |

Tabel 2 : Ten aanzien van het project verwachte bestanden (Bron : Aanvrager)

### 7.2.3 Functioneringsroosters

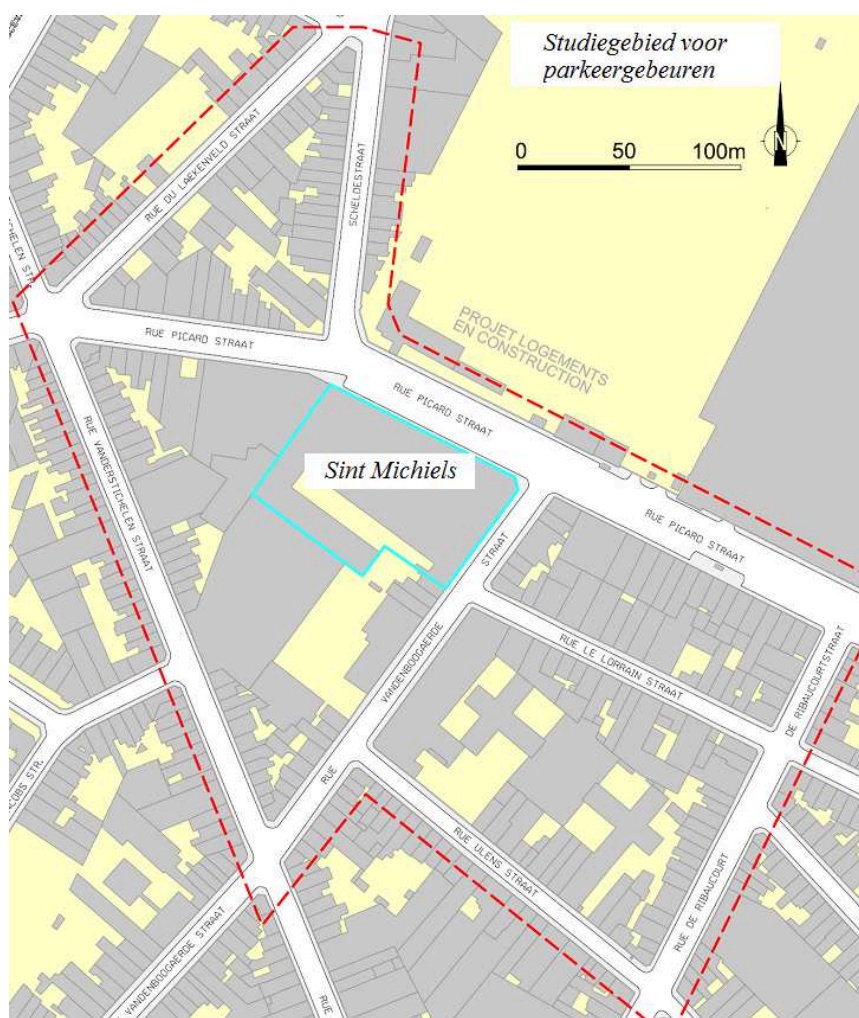
De **onderwijsinstellingen** zullen draaien van **maandag tot en met vrijdag van 8u00 tot 18u00**.

## 8 ANALYSE VAN DE EFFECTEN VAN HET PROJECT EN MAATREGELEN DIE WORDEN GENOMEN OM DEZE EFFECTEN TE VERMINDEREN

### 8.1 MOBILITEIT

**Het studiegebied dat wordt overwogen voor het parkeergebeuren**, omvat de Picardstraat tussen de Vandenboogaerdestraat en de Ribaucourtstraat, de Vandenboogaerdestraat tot aan de Vanderstichelenstraat, de Le Lorrain- en de Ulenstraat tussen de Ribaucourtstraat en de Vandenboogaerdestraat.

Voor het onderzoeken van de verkeersomstandigheden worden de Picard-, de Vandenboogaerde-, de Le Lorrain- en de Scheldestraat bekeken.



Figuur 9 : Geografisch studiegebied voor het parkeergebeuren

## 8.1.1 Bestaande toestand

### 8.1.1.1 Aanvoerwegen naar de wijk

De gebouwen van de locatie zijn **bereikbaar vanaf de Picard- en de Vandenboogaerdestraat**.

De **Picardstraat** vormt de gemeentegrens tussen Sint-Jans-Molenbeek en de Stad Brussel. Het is een verkeersader van omvangrijk formaat, die werd uitgerust met tamelijk brede verkeerseilanden en met een busbedding op een deel van het baanvak ervan, dat ligt tussen de Scheldestraat en de Havenlaan.

De noordelijke flank ervan wordt volledig in beslag genomen door de installaties van Tour en Taxis en de zuidelijke flank ervan omvat een omvangrijk aandeel aan gespecialiseerde handelszaken alsook woningen.

De Picardstraat is een druk bederen as, die zorgt voor de verbinding tussen de Havenlaan en de Jubelfeestlaan.

Deze voorrangsweg wordt doorkruist door 3 openbaar vervoerdiensten van de MIVB (lijnen 14, 15 en 89).

De Picardstraat wordt geïnterpungeerd door een groot aantal kruispunten : 3 ervan zijn uitgerust met een driekleurig verkeerslicht. Het gaat hierbij om het kruispunt Picard/Havenlaan, Picard/Scheldestraat en Picard/ Jubelfeestlaan.



Foto 9: Picardstraat – Zicht in de richting van de Havenlaan. De locatie ligt aan de rechterkant



Foto 10: Picardstraat in de richting van de Scheldestraat. De locatie strekt zich uit aan de linkerkant

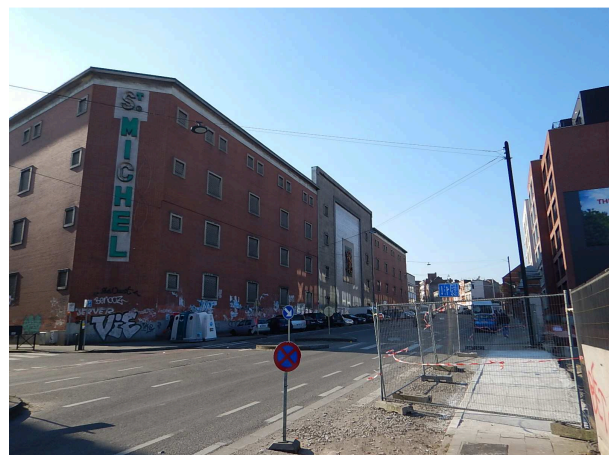
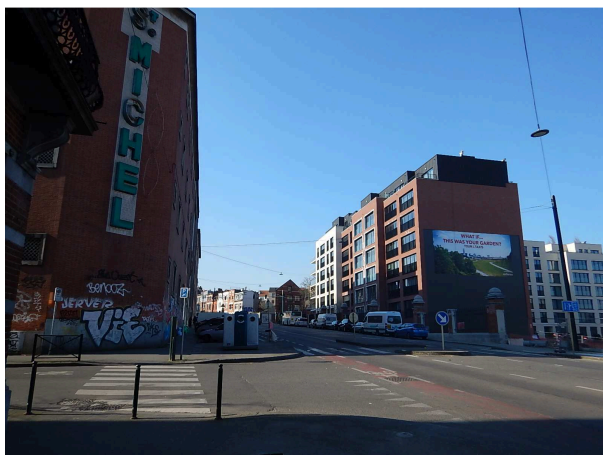


Foto 11 : Picardstraat, bushalte stroomopwaarts van de Vandenboogaerdestraat



Foto 12 : Picardstraat, zicht op de organisatie van het parkeergebeuren ter plaatse van de locatie



Foto 13 : Picardstraat in de richting van de Jubelfeestlaan

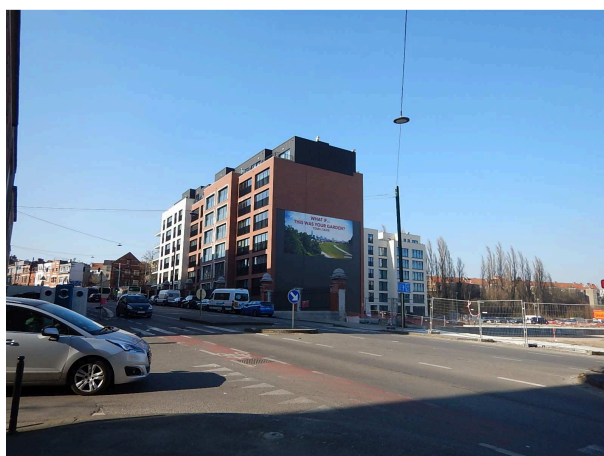


Foto 14 : Picardstraat, detail van het trottoir langs het Saint-Michelgebouw



Foto 15 : Woningenproject tegenover de locatie

Foto 16 : Gevel van het gebouw aan de kant van Picardstraat

De **Scheldestraat** verbindt de Picardstraat met de Jubelfeestlaan. Het is een plaatselijke weg, die een tamelijk comfortabele breedte te zien geeft. Het is een weg met verkeer in twee richtingen en het parkeergebeuren dat er is georganiseerd in de lengte, is aan beide kanten toegestaan.



Foto 17: Picardstraat bij de kruising met de

Foto 18: Picardstraat gezien vanaf het begin van het

**Scheldestraat**

Foto 19: Scheldestraat vanaf het begin van de Picardstraat

**baanvak ervan dat ligt tussen de Scheldestraat en de Jubelfeestlaan**

Foto 20: Scheldestraat, zicht naar de Picardstraat en het Saint-Michel-project

De **Vandenboogaerdestraat** verbindt de Leopold II-laan met de Picardstraat. Deze plaatselijke weg heeft verkeer in beide richtingen tussen de Picardstraat en de Vanderstichelenstraat. Hij heeft eenrichtingsverkeer richting Tour & Taxis, tussen de Leopold II-laan en de Vanderstichelenstraat. Parkeren is er aan weerszijden toegestaan.

De Vandenboogaerdestraat bestaat voor een omvangrijk deel uit woninggebouwen, maar er worden ook verschillende ondernemingen aangetroffen.



Foto 21: Vandenboogaerdestraat vanaf de Picardstraat. De locatie vormt de hoek aan de rechterkant op de foto



Foto 22: Vandenboogaerdestraat naar de Picardstraat



**Foto 23: Vandenboogaerdestraat, ter hoogte van het « Barcardi – Martini »-gebouw**

**Foto 24: Vandenboogaerdestraat, bereijdbare toegangsweg en kaaien van het « Barcardi - Martini »-gebouw**

De **Le Lorrainstraat** komt uit in de Vandenboogaerdestraat. Dit is een kleine, zeer plaatselijke ader, die in eenrichtingsverkeer richting Ribaucourtstraat verloopt.



**Foto 25: Le Lorrainstraat vanaf de Vandenboogaerdestraat**



**Foto 26: Le Lorrainstraat in de richting van de Vandenboogaerdestraat, we kunnen er de bereijdbare toegangsweg naar de binnenkant van de gebouwen van de locatie Saint-Michel zien**

### 8.1.1.2 Verkeersomstandigheden voor gemotoriseerde voertuigen

Wij hebben de Picardstraat omschreven als een weg, die een tamelijk aanzienlijke hoeveelheid verkeer te verwerken kreeg. Deze indruk moest nog kunnen worden bevestigd aan de hand van een meer gedetailleerde analyse. In oktober 2016 zijn er **verkeerstellingen** verricht om aldus te kunnen beschikken over gegevens, waarmee de verkeersomstandigheden objectief beschouwd kunnen worden.

Deze tellingen werden verricht op donderdag 27 oktober 2016 tijdens de klassieke ochtendspits, met andere woorden tussen 8u00 en 9u00, en wel op de volgende kruispunten :

- Kruispunt gevormd door de Picardstraat en de Vandenboogaerdestraat ;
- Kruispunt gevormd door de Picardstraat en de Scheldestraat ;
- Kruispunt gevormd door de Vandenboogaerdestraat en de Le Lorrainstraat.

De grote waargenomen trends kunnen worden vertaald in een hoeveelheid verkeer van  $\pm 850$  epv/u<sup>6</sup> in de Picardstraat in de richting van de Havenlaan, verkeer dat hoofdzakelijk wordt gevoed vanuit de de Scheldestraat en de Picardstraat (oorsprong Jubelfeestlaan) en, in mindere mate, vanuit de Vandenboogaerdestraat.

De vraag naar verkeer afkomstig vanuit de Havenlaan is geringer, evenals de vraag naar links afslaan naar de Vandenboogaerdestraat.

De verkeersvolumes in de Vandenboogaerdestraat zijn betrekkelijk bescheiden en het verkeer dat de Le Lorrainstraat uitrijdt, is volkomen plaatselijk, met minder dan 40 epv/u.

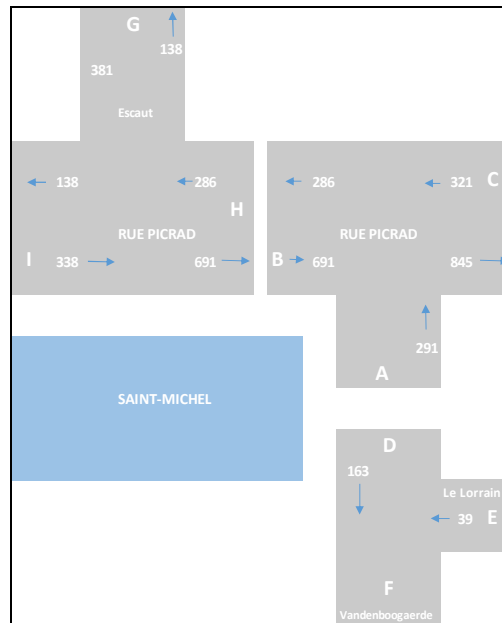
<sup>6</sup> Epv/u : Equivalent privé voertuigen per uur.



Er kunnen enkele verschuivingen van files worden waargenomen in de Picardstraat in de richting van de Havenlaan, onder meer wanneer er een bus stopt bij de bushalte, die zich stroomafwaarts van het kruispunt Picard / Vandenboogaerde bevindt.



Figuur 10 : Vorming van files wanneer de bus er stilstaat



Figuur 11 : Overzicht van de tellingen

| EVP/H |     | A   | B   | C   | tot  |
|-------|-----|-----|-----|-----|------|
|       | A   | 0   | 36  | 255 | 291  |
|       | B   | 101 | 0   | 590 | 691  |
|       | C   | 71  | 250 | 0   | 321  |
|       | tot | 172 | 286 | 845 | 1303 |

| EVP/H |     | D   | E | F   | tot |
|-------|-----|-----|---|-----|-----|
|       | D   | 0   | 0 | 163 | 163 |
|       | E   | 12  | 0 | 27  | 39  |
|       | F   | 276 | 0 | 0   | 276 |
|       | tot | 288 | 0 | 190 | 478 |

| EVP/H |     | G   | H   | I   | tot  |
|-------|-----|-----|-----|-----|------|
|       | G   | 0   | 367 | 14  | 381  |
|       | H   | 162 | 0   | 124 | 286  |
|       | I   | 14  | 324 | 0   | 338  |
|       | tot | 176 | 691 | 138 | 1005 |

| 8h-8h15 |     | A  | B  | C   | tot |
|---------|-----|----|----|-----|-----|
|         | A   |    | 10 | 69  | 79  |
|         | B   | 27 |    | 135 | 162 |
|         | C   | 17 | 59 |     | 76  |
|         | tot | 44 | 69 | 204 | 317 |

| 8h-8h15 |     | D  | E | F  | tot |
|---------|-----|----|---|----|-----|
|         | D   |    |   | 36 | 36  |
|         | E   | 2  |   | 5  | 7   |
|         | F   | 68 |   |    | 68  |
|         | tot | 70 | 0 | 41 | 111 |

| 8h-8h15 |     | G  | H   | I  | tot |
|---------|-----|----|-----|----|-----|
|         | G   |    | 91  | 3  | 94  |
|         | H   | 38 |     | 31 | 69  |
|         | I   | 3  | 78  |    | 81  |
|         | tot | 41 | 169 | 34 | 244 |

| 8h15-8h30 |     | A  | B  | C   | tot |
|-----------|-----|----|----|-----|-----|
|           | A   |    | 11 | 71  | 82  |
|           | B   | 31 |    | 149 | 180 |
|           | C   | 19 | 66 |     | 85  |
|           | tot | 50 | 77 | 220 | 347 |

| 8h15-8h30 |     | D  | E | F  | tot |
|-----------|-----|----|---|----|-----|
|           | D   |    |   | 39 | 39  |
|           | E   | 3  |   | 7  | 10  |
|           | F   | 79 |   |    | 79  |
|           | tot | 82 | 0 | 46 | 128 |

| 8h15-8h30 |     | G  | H   | I  | tot |
|-----------|-----|----|-----|----|-----|
|           | G   |    | 98  | 4  | 102 |
|           | H   | 47 |     | 37 | 84  |
|           | I   | 5  | 84  |    | 89  |
|           | tot | 52 | 182 | 41 | 275 |

| 8h30-8h45 |     | A  | B  | C   | tot |
|-----------|-----|----|----|-----|-----|
|           | A   |    | 7  | 63  | 70  |
|           | B   | 24 |    | 147 | 171 |
|           | C   | 21 | 67 |     | 88  |
|           | tot | 45 | 74 | 210 | 329 |

| 8h30-8h45 |     | D  | E | F  | tot |
|-----------|-----|----|---|----|-----|
|           | D   |    |   | 42 | 42  |
|           | E   | 2  |   | 8  | 10  |
|           | F   | 68 |   |    | 68  |
|           | tot | 70 | 0 | 50 | 120 |

| 8h30-8h45 |     | G  | H   | I  | tot |
|-----------|-----|----|-----|----|-----|
|           | G   |    | 96  | 3  | 99  |
|           | H   | 45 |     | 35 | 80  |
|           | I   | 2  | 89  |    | 91  |
|           | tot | 47 | 185 | 38 | 270 |

| 8h45-9h00 |     | A  | B  | C   | tot |
|-----------|-----|----|----|-----|-----|
|           | A   |    | 8  | 52  | 60  |
|           | B   | 19 |    | 159 | 178 |
|           | C   | 14 | 58 |     | 72  |
|           | tot | 33 | 66 | 211 | 310 |

| 8h45-9h00 |     | D  | E | F  | tot |
|-----------|-----|----|---|----|-----|
|           | D   |    |   | 46 | 46  |
|           | E   | 5  |   | 7  | 12  |
|           | F   | 61 |   |    | 61  |
|           | tot | 66 | 0 | 53 | 119 |

| 8h45-9h00 |     | G  | H   | I  | tot |
|-----------|-----|----|-----|----|-----|
|           | G   |    | 82  | 4  | 86  |
|           | H   | 32 |     | 21 | 53  |
|           | I   | 4  | 73  |    | 77  |
|           | tot | 36 | 155 | 25 | 216 |

## Figuur 12 : Matrixen van de tellingen

### Concluderend :

Wij hebben geen bijzondere problemen kunnen vaststellen op het kruispunt gevormd door de Picard- en de Vandenboogaerdestraat. Dit kruispunt stelt gelet op de verkeersvolumes en het aantal veranderingen van richting in het algemeen geen probleem.

We kunnen optekenen, dat de omvang van het verkeer in de richting van de Havenlaan zich tijdens de ochtendspits hier en daar laat vertalen in vertraagde verkeersbewegingen.

De geringe vraag naar verkeer in de Le Lorrainstraat laat zich vertalen in een goede doorstroming ter hoogte van de kruising hiervan met de Vandenboogaerdestraat.

**Bijgevolg** wordt het **netwerk van de aan de locatie grenzende wegen** ondanks omvangrijke verkeersvolumes, meer in het bijzonder in de Picardstraat tijdens de ochtendspits, gekenmerkt door een **tamelijk goede doorstroming**.

### 8.1.1.3 Openbaar vervoer

#### 8.1.1.3.1 Aanvoer naar de perimeter

De **wijk**, die wordt doorkruist door 2 bovengrondse diensten, kan bogen op goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer van het type bus. Metrostation Ribaucourt bevindt zich op  $\pm 500$  m van de locatie en de Jubelfeestlaan op  $\pm 350$  m ervandaan.

De Picardstraat wordt doorkruist door verschillende **diensten van het openbaar vervoer** waaronder : lijnen nr. 14 en 89 van de MIVB :

- **Lijn 14** verbindt het Noordstation met het az-VUB en doet belangrijke polen aan zoals Simonis (metro 2 en 6) of verder nog Belgica ;
- **Lijn 15** verbindt het Noordstation met het az-VUB en doet belangrijke polen aan zoals Simonis (metro 2 en 6) of verder nog Belgica ;
- **Lijn 89** verbindt het Westland Shopping Center met de Heizel. Deze lijn doet een groot aantal metrostations aan waaronder Jacques Brel, Delacroix, Graaf van Vlaanderen, Ribaucourt, Koning Boudewijn, Bockstael en Heizel.

De locatie Saint-Michel ligt op een afstand van ongeveer 500 meter van metrostation Ribaucourt (toegang tot lijnen 2 en 6), een afstand die neerkomt op iets meer dan 5 minuten te voet.

De Jubelfeestlaan wordt aangedaan door lijn 51 van de MIVB (Van Haelen tot Heizel in eigen bedding), alsook door een groot aantal diensten van de firma De Lijn, waaronder lijnen 230, 231, 232, 240, 241, 242, 243, 245, 250, 251, 260.

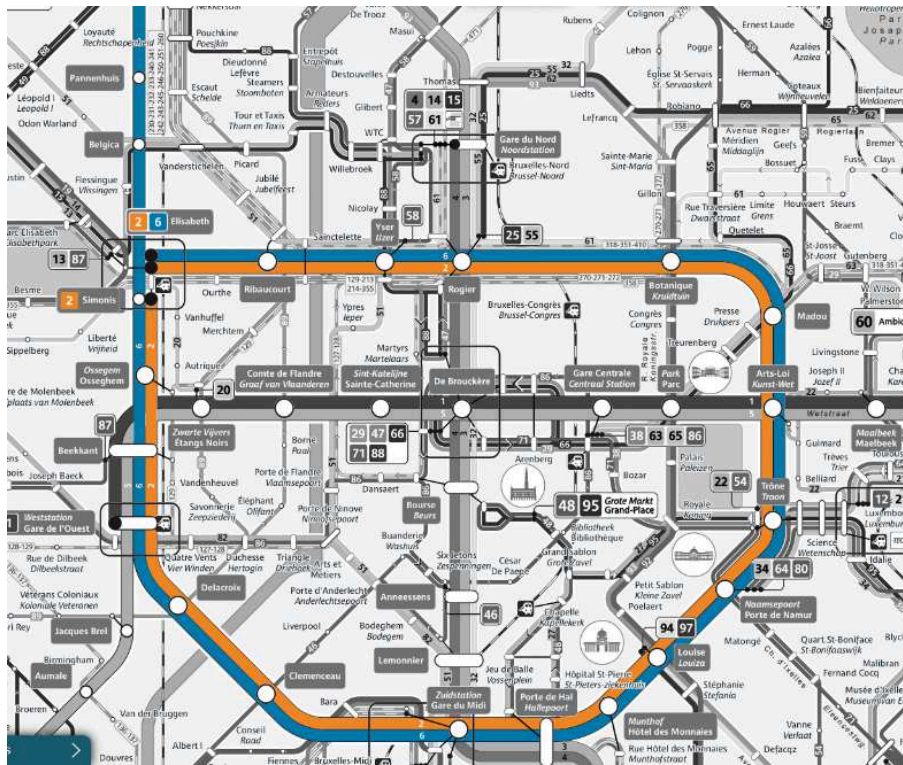
Deze diensten verzorgen de aanvoer vanuit talrijke gemeenten in het Vlaams Gewest zoals Humbeek, Kapelle-op den-Bos, Grimbergen, Strombeek-Bever, Asse, Zellik, Dendermonde, Wemmel, Londerzeel, Liezele, Puurs, Malderen, Willebroeck, Bormen, Boom met een snelbus,...).

Wij wijzen nog op de onmiddellijke nabijheid van de haltes die zich bevinden in de Picardstraat, zo goed als tegenover de locatie van het project.

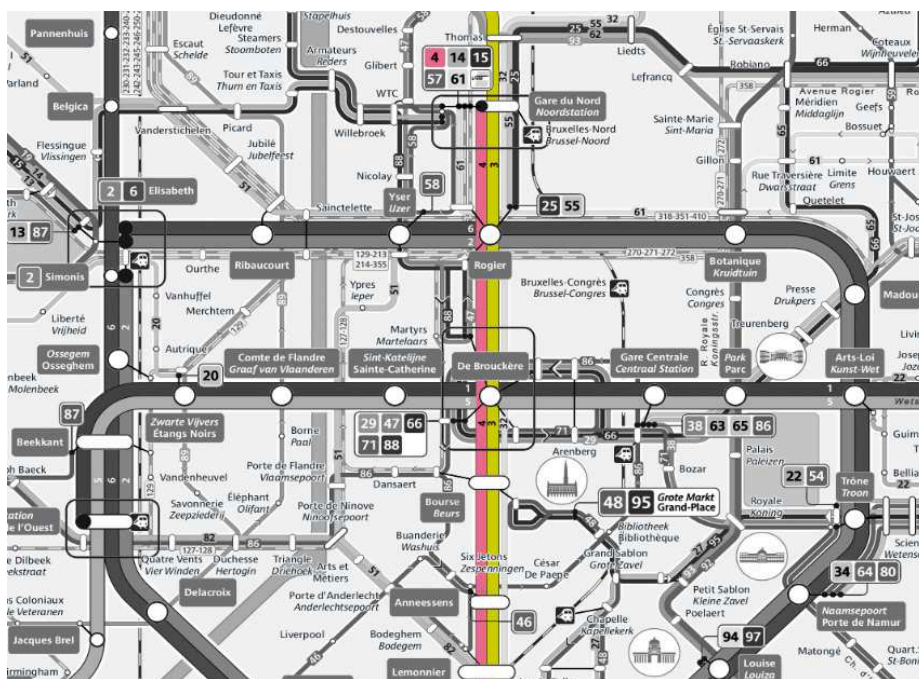
Ten aanzien van de metrolijnen 2 en 6 dient er te worden toegevoegd, dat ze een gemeenschappelijk traject hebben tussen Simonis en het stadscentrum. De doorgangsfrequentie voor de betrokken haltes (Simonis, Ribaucourt, IJser, Rogier) is dus in werkelijkheid 2 keer hoger, wat de metro op dit baanvak

uitermate aantrekkelijk maakt, doordat er gerekend kan worden op 1 doorkomst om de 3 minuten in de spits.

Lijnen 2 en 6 verstrekken ook aansluitingen met de lijnen van de premetro, die het Noord- en het Zuidstation aandoen.



Figuur 13 Aanvoer metro



Figuur 14 Aanvoer Premetro

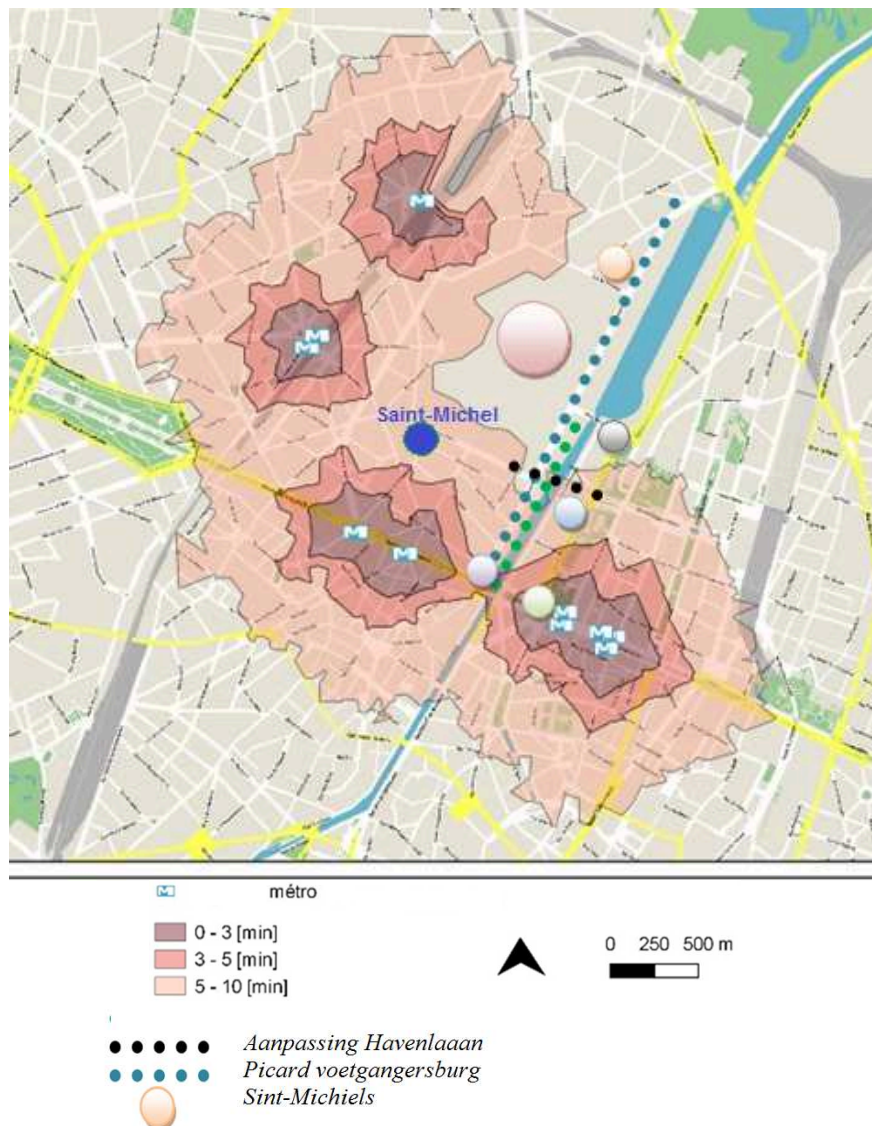


**Figuur 15 : Lijnen van het openbaar vervoer die de verbinding met de locatie van buitenaf verzorgen (Bron : MIVB)**

Tot slot moeten we wijzen op de aanwezigheid van de **Noctis-dienst** met de volgende lijnen, die voorbijrijden in de nabijheid van de locatie :

- **Lijn N16**, die het station van Berchem verbindt met het stadscentrum « De Brouckère ». Halte Simonis biedt toegang tot deze lijn.
- **Lijn N18**, die het stadscentrum « De Brouckère » verbindt met de Heizel, waarbij de Leopold II-laan tamelijk dicht bij de locatie wordt aangedaan.

De kaart met isochronen hieronder geeft een goed beeld van het potentieel van de aanvoer aan metro ten aanzien van de locatie. De nabijheid van de stations Belgica en Ribaucourt, die allebei een ruim potentieel aan diensten aanbieden, is duidelijk waar te nemen.



Figuur 16 : Kaart met Isochronen tussen de locatie Saint-Michel en de nabijgelegen metrostations.

**Dit bijzonder omvangrijke aanbod, met name afkomstig vanuit en met bestemming Vlaanderen, vormt een uitermate geschikt antwoord voor de Nederlandstalige onderwijsinstellingen, die betrekking zullen hebben op een schoolbevolking, die voornamelijk woonachtig is in Vlaanderen en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.**

**Het zou ook zinvol zijn voor te stellen de bushaltes te verplaatsen naar voor de onderwijsinstelling**

### 8.1.1.3.2 Bekende projecten

Het dienstaanbod aan openbaar vervoer zal door middel van de volgende projecten nog verbeterd worden :

#### 8.1.1.3.2.1 Busplan 2018

**De nieuwe lijn 46** zal verlengd worden naar Tour & Taxis.

Nieuwe rechtstreekse verbinding met het stadscentrum en Tour & Taxis ;

Verbetering van de aanvoer van het westen van het stadscentrum ;

Nieuwe verbinding rondom de Antwerpsesteenweg ;

Op termijn indienststelling van bussen met grotere capaciteit (gelede bussen) voor meer plaatsen en meer comfort.

**De nieuwe lijn 86** zal kunnen profiteren van een nieuw traject vanaf het Hertogin van Brabantplein naar Bockstael via het huidige traject van buslijn 89, de locatie Tour & Taxis en de Havenlaan.

Het baanvak tussen het Hertogin van Brabantplein en het stadscentrum zal worden overgenomen door lijn 89.

Nieuwe rechtstreekse verbinding tussen verschillende wijken van Molenbeek (Machtens, Weststation, Graaf van Vlaanderen, Ribaucourt en Tour & Taxis) en een groot aantal mogelijke aansluitingen met de metro (Weststation, Graaf van Vlaanderen, Zwarte Vijvers, Ribaucourt en Bockstael).

**Lijn 20** zal worden verlengd vanaf Zwarte Vijvers naar het Noordstation via Ribaucourt en Tour & Taxis. Volkomen nieuwe aanvoer naar de locatie van Tour & Taxis, in volle ontwikkeling, vanaf Molenbeek en Sint-Agatha-Berchem. Aansluiting op metrolijnen 1, 2, 5 en 6 onder meer bij Ribaucourt

**Lijn 88** krijgt een nieuw traject tussen Reders en Pushkin via de Bockstaellaan alsook een nieuw traject vanaf Bockstael naar het UZ Brussel-ziekenhuis, waar hij komt ter vervanging van lijn 53.

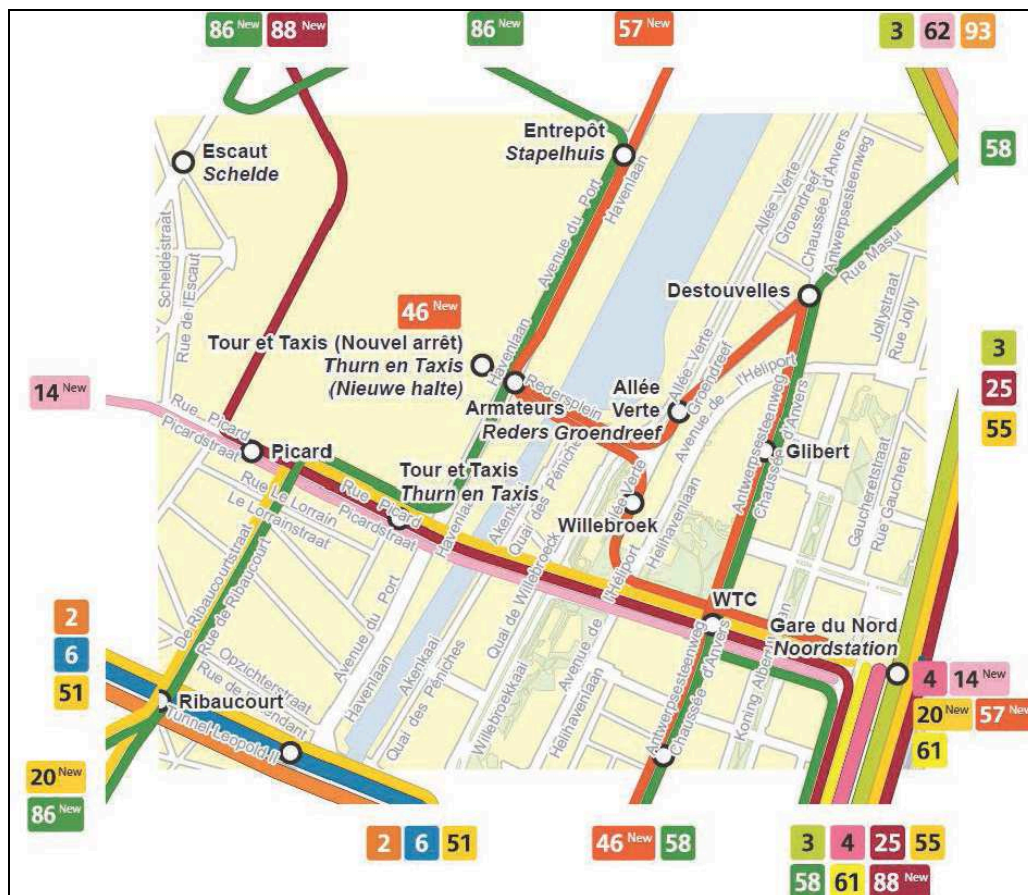
Rechtstreekse en snellere verbinding tussen Jette, Bockstael, Tour & Taxis en het stadscentrum. Terminus gevestigd bij het UZ Brussel

**Lijn 14** zal worden verlengd tot aan de Heizel via het huidige traject van lijn 84. Ook zal er een nieuw traject tussen Belgica en het UZ Brussel worden versterkt.

Snelle verbinding tussen het UZ Brussel-ziekenhuis en het station van Jette en aldus rechtstreekse verbindingen naar belangrijke polen - Noordstation, UZ Brussel, Heizel.



Figuur 17 Busplan 2018 op schaal van het invloedsbereik van de Picardlaan - Bron CRU nr. 1: Citroën-Maximiliaanpark - Vergote - BUSplan 2018 MIVB



Uittreksel van het voorontwerp voor bus-richtplan van de MIVB zoals bij 1<sup>ste</sup> lezing goedgekeurd

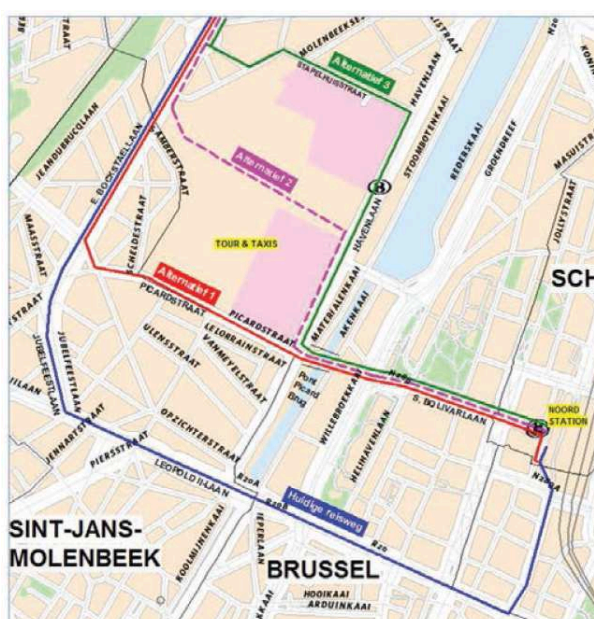
### 8.1.1.3.2.2 Voetgangersbrug Picard

Het ontwerp-busplan heeft ook betrekking op de ingebruikneming van de **Picard-voetgangersbrug**, waardoor het voorbijrijden van een **tram of bus met een hoog niveau van dienstverlening** mogelijk wordt.

Het project voor de voetgangersbrug biedt een daadwerkelijke garantie op verbetering van het aanbod aan openbaar vervoer.

De firma de Lijn zou deze gelegenheid te baat kunnen nemen om het traject van haar lijnen te wijzigen met het oog op een betere aanvoer naar de locatie van Tour en Taxis, en voor het langsrijden hiervan naar het Saint-Michelgebouw.

Ook wordt melding gemaakt van de mogelijkheid voor de toekomst om een verbinding per tram aan te leggen tussen Tour en Taxis en het Noordstation (verbinding Boom-Brussel).



Huidige dienst van De Lijn (blauw) en 3 mogelijke alternatieven om de aanvoer naar T&T te kunnen verzorgen (Bron : De Lijn- uittreksel ER Havenlaan)

**Het project voor de Picard-voetgangersbrug biedt een reële gelegenheid voor diensten van het openbaar vervoer, die dan in grotere getale door de Picardstraat zullen rijden en dus het project aandoen.**

**De verbindingen, zowel te voet als met de fiets, naar het stadscentrum zullen gemakkelijker bereikbaar en korter worden.**





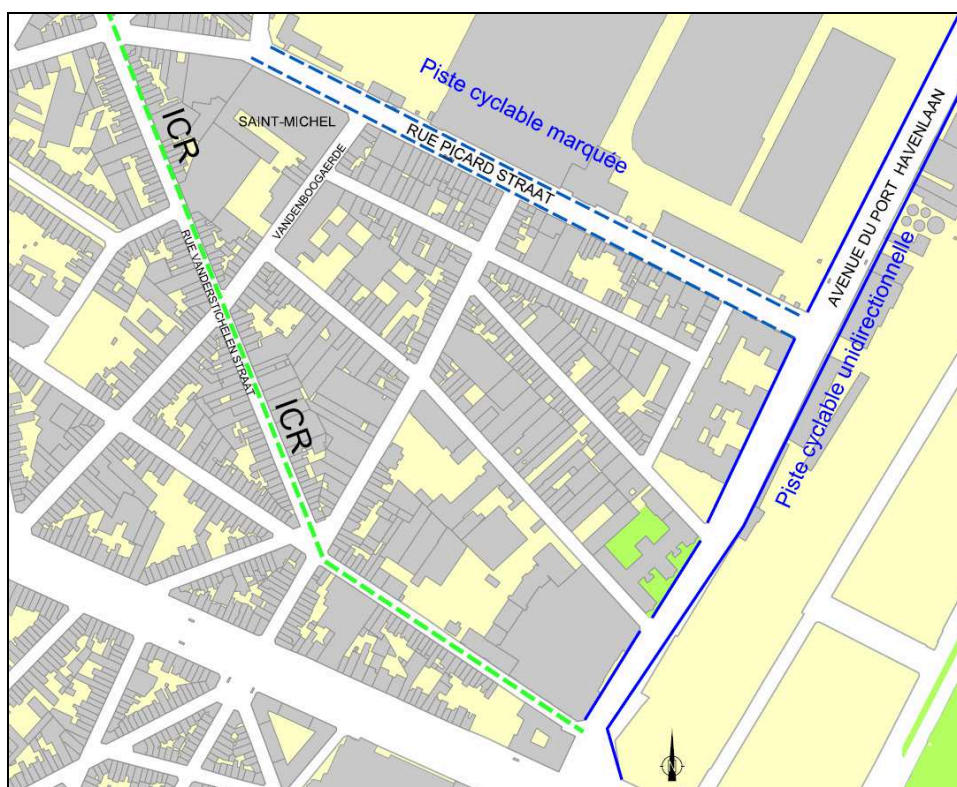
Figuur 18 : Overzichtskaat van de komende projecten

#### 8.1.1.4 Omstandigheden voor de verkeersbewegingen van fietsers

De Picardstraat is voorzien van een fietspad, dat zich uitstrekt aan weerszijden van de rijweg. Zo biedt hij een goede rijwielverbinding tussen de Havenlaan en de Jubelfeestlaan.



Foto 27: Zicht op het fietspad in de Picardstraat



Figuur 19 : GewFR en inrichtingsvormen voor fietsers

Met **Gewestelijke Fietsroute (GewFR) nr. 12** wordt er via de Opzichterstraat en de Vanderstichelenstraat een verbinding verstrekt tussen de Leopold II-laan en de Jubelfeestlaan.

Dankzij de aanleg van een eenrichtingspad per rijrichting zullen fietsers zich via de CK-route (kanaal) langs de Havenlaan kunnen verplaatsen.

Er zijn **Villo-standplaatsen** ingericht in de nabijheid van de locatie : Picardstraat, Jubelfeestlaan, Leopold II-laan/Ribaucourt, Sainteletteplein en Tour en Taxis.

De **verplaatstingsomstandigheden** voor fietsers hebben een duidelijke **verbetering** ondergaan, met onder meer de inrichtingsoperaties aan de **Havenlaan** .

Ze zouden nog aantrekkelijker moeten worden en wel naar aanleiding van :

- het project voor de renovatie van de Havenlaan, dat op korte termijn voorzien is (horizon 2018). Ter herinnering, het **geplande traject** van GewFietsEN Kanaal loopt over het fietspad in twee richtingen, dat werd aangelegd aan de oostkant van de Havenlaan en de Claessensstraat, tussen het Sainteletteplein en de Koninginnelaan.
- de voltooiing van het project voor de Picard-voetgangersbrug.



*Project Havenlaan - Havenlaan (Bron : Brussel Mobiliteit)  
Voetgangersbrug Picardstraat (Bron : Beliris / Greisch)*

#### 8.1.1.5 Omstandigheden verkeersbewegingen voor voetgangers en personen met verminderde mobiliteit

We dienen erop te wijzen, dat er **een groot aantal inrichtingsvormen** zijn aangelegd **in de naaste omtrek van de locatie** voor voetgangers en personen met verminderde mobiliteit (PVM).

De oversteekplaatsen zijn goed beveiligd en in het algemeen goed uitgerust. Wij tekenen in het bijzonder de aanwezigheid van podotactieltegels op, die bestemd zijn om slechtziende personen te begeleiden.

De Picardstraat is bovendien aangelegd met vluchtheuvels, die instaan voor de veiligheid van voetgangers bij het oversteken.

Het trottoir in de Vandenboogaerdestraat is goed begaanbaar. Het trottoir in de Picardstraat ter plaatse van de locatie kan met minder dan 1,50 m begaanbare breedte echter niet voor veel comfort zorgen.



**Foto 28 : Zicht op de aangelegde voetgangersoversteekplaats (podotactieltegels) Picardstraat, ter plaatse van de locatie**

**Foto 29 : Trottoir Vandenboogaerdestraat**



**Foto 30 : Trottoir Picardstraat ter plaatse van de locatie**

### 8.1.1.6 Parkeren op de openbare weg

De analyse van de toestand van het parkeergebeuren op de openbare weg binnen in de wijk is mogelijk gemaakt aan de hand van **bezettingsopmetingen**, die op donderdag 27 oktober 2016 overdag en 's nachts zijn verricht.

De resultaten van deze opmetingen staan opgetekend in de tabel en op de kaart hieronder.

| Bezettingsopmetingen  | Aanbod     | Overdag    |              | Nacht      |              |
|-----------------------|------------|------------|--------------|------------|--------------|
|                       | Q          | Q          | %            | Q          | %            |
| Vanderstichelenstraat | 61         | 53         | 86,9%        | 59         | 96,7%        |
| Vandenboogaerdestraat | 43         | 38         | 88,4%        | 42         | 97,7%        |
| Ulensstraat           | 31         | 30         | 96,8%        | 30         | 96,8%        |
| LeLorrainstraat       | 32         | 31         | 96,9%        | 32         | 100,0%       |
| Ribaucourtstraat      | 36         | 31         | 86,1%        | 35         | 97,2%        |
| Picardstraat          | 95         | 80         | 84,2%        | 74         | 77,9%        |
| Scheldestraat         | 37         | 31         | 83,8%        | 34         | 91,9%        |
| Laekenveldstrat       | 27         | 24         | 88,9%        | 26         | 96,3%        |
| <b>TOTAAL</b>         | <b>362</b> | <b>318</b> | <b>87,8%</b> | <b>332</b> | <b>91,7%</b> |

**Tabel 3 : Cijfers van de parkeeropmetingen zoals verricht op 27 oktober 2016**

De onderzochte wegen staan **op het gemeentelijk parkeerplan van Molenbeek aangeduid in groen gebied**. Parkeren is er **betalend**, behalve voor omwonenden die beschikken over een bewonerskaart.

Er valt te noteren, dat de vraag overdag groot is, met bezettingspercentages die zich situeren tussen 83 en 97 %.

De situatie 's nachts geeft blijk van een bijzonder sterke vraag voor het geheel van de bekeken baanvakken (80 tot 100 %), behalve in de Picardstraat waar de vraag, die er veel lager ligt, het gemiddelde van het onderzochte gebied doet afnemen.

Binnen de wijk is het stelsel van groen gebied van toepassing.

Parkeren is er betalend, maar van onbeperkte duur. De van toepassing zijnde tarifiering luidt als volgt :

|               |       |
|---------------|-------|
| 0,5u          | 0,5€  |
| 1u            | 1 €   |
| 2u            | 3 €   |
| 3u            | 4,5 € |
| 4u            | 6 €   |
| 5u            | 7,5€  |
| 6u            | 9 €   |
| 7u            | 10,5€ |
| 8u            | 12€   |
| Per extra uur | 1,5€  |

Bron : Parking Brussels

**Concluderend** kunnen wij zeggen, dat de parkeerdruk op de openbare weg **overdag** voor het geheel van het onderzochte gebied omvangrijk is en dit ondanks de aanwezigheid van parkeerautomaten.

's **nachts** is de vraag bijzonder groot, met uitzondering van in de Picardstraat (baanvak gelegen tussen Vandenboogaerde en Schelde), waar de vraag geringer is.

### 8.1.1.7 Parkeren in openbare parkeerplaatsen

#### 8.1.1.7.1 Tour en Taxis

De openbare parkeerplaats van Tour en Taxis is toegankelijk voor alle gebruikers en hij biedt formules aan voor abonnementen voor langdurig parkeren overdag en 's nachts.

De van toepassing zijnde tarifiering luidt als volgt :

|                           |      |
|---------------------------|------|
| 1u                        | 3 €  |
| 2u                        | 6 €  |
| 3u                        | 8 €  |
| 4u                        | 10 € |
| 5u                        | 12€  |
| 6u                        | 14 € |
| Dagtarief                 | 20€  |
| Nachttarief (18 u tot 6u) | 5 €  |

Er kunnen ook formules van het type abonnement worden aangeboden voor tarieven die liggen in de buurt van +/- 120€.

#### 8.1.1.7.2 Parkeerplaats Up Site

Deze parkeerplaats, die zich bevindt aan de Willebroekkaai, en waarvan een deel toegankelijk is voor het publiek, ligt vandaag de dag op +/- 1.200 m van de locatie Saint-Michel. Deze afstand zal bij de inwerkingstelling van de Picardvoetgangersbrug worden teruggebracht tot +/- 800 m.

Net als bij de parkeerplaats van T&T kunnen er ook hier formules van het type abonnement worden aangeboden.

## 8.1.2 Geplande toestand

### 8.1.2.1 Voorwoord

Onderhavig project zoals het hier vandaag gepresenteerd wordt, volgt op een serie veranderingen, die aan de plannen van het aanvankelijke project zijn aangebracht. Daar waar het gaat om mobiliteit, komt de voornaamste verandering neer op het afschaffen van de parkeerplaats met 24 parkeervakken, die in de oorspronkelijke versie was voorzien.

In het veranderde project worden dus geen parkeervakken meer aangetroffen, een oplossing, die voor de organisatie van de ruimte van de onderwijsinstelling beter geschikt werd geacht.

Wij zullen zien, dat de mogelijke behoeften aan parkeergelegenheid in verband met het project, met name gelet op het potentieel van de aanvoer aan openbaar vervoer, weinig omvangrijk zullen zijn, ook nog gelet op een mogelijk aanbod aan parkeergelegenheid in nabij gelegen openbare parkeerplaatsen.

### 8.1.2.2 Verkeer als gevolg van de onderwijsinstellingen

De vraag naar verkeersbewegingen in verband met het scholenproject zal toe te schrijven zijn aan het personeel van de scholen (leerkrachten en administratief personeel) en, in mindere mate aan de ouders van leerlingen die hun kinderen bij school komen afzetten.

Ter herinnering, wij hadden een gelijktijdige aanwezigheid geschat van :

- 2x 70 leerkrachten (140) ;
- 2 x20 administratief en technisch personeel (40) ;

Ofwel 180 volwassenen.

- 1.450 studenten, van wie 85% tegelijkertijd aanwezig ;
- ofwel +/- 1.233 studenten.

|   | Imelda | Martha Sommers |
|---|--------|----------------|
| Aantal studenten                        | 650    | 800            |
| Aantal leerkrachten                     | 70     | 70             |
| Peadministratief en technisch personeel | 20     | 70             |
|   |        |                |
| Aantal studenten                        | 650    | 800            |
| gelijktijdige aanwezigheid              | 85%    | 85%            |
| tegelijkertijd aanwezig                 | 553    | 680            |
| Total                                   |        | <b>1.233</b>   |

### 8.1.2.2.1 Vraag naar verkeersbewegingen van de kant van het personeel

Het is zinvol hier aan te stippen, dat het personeel in zijn geheel **niet gelijktijdig ter plaatse aanwezig zal zijn**. Aldus gaan wij ervan uit, dat 85% van het personeel overdag tegelijkertijd aanwezig zal zijn :

- Ofwel  $140 \times 85\% = +/- 119$  leerkrachten ;
- Ofwel  $+/- 40 \times 85\% = +/- 34$  leden van het administratief en onderhouds-personeel

De modale gedragingen zien er als volgt uit :

| Leden van het administratief en onderhouds-personeel |     | 153 |  |
|--|-----|-----|--|
| Mode   |     |     |  |
| Wagens   | 20% | 31  |  |
| Openbaar vervoer                                     | 67% | 103 |  |
| moto   | 5%  | 8   |  |
| voetgangers  | 2%  | 3   |  |
| fiets  | 6%  | 9   |  |

**Tabel 4 : Vraag naar verkeersbewegingen van het personeel naar gelang de vervoerswijze**

Hieruit blijkt, dat er bij leerkrachten en personeel  $\pm 31$  personen zich met de wagen verplaatsen. Uitgaande van een carpoolingspercentage van 1,2, komt dit neer op  $+/- 26$  wagens (31 : 1,2), die tijdens de schoolspits door de volwassenen zullen worden voortgebracht. Deze lage schatting blijft in verhouding tot de gedragingen van de leerkrachten van bijvoorbeeld het Imelda-instituut, dat niet over een parkeerplaats beschikt, echter hoog.

### 8.1.2.2.2 Vraag naar verkeersbewegingen van de kant van de studenten

Het modale gedrag van de studenten gaat veeleer in de richting van het openbaar vervoer, maar zij kunnen ook worden afgezet door een ouder, of te voet of met de fiets komen. Wij zijn er in ieder geval van uitgegaan, dat zij zich niet als bestuurder zouden verplaatsen in een privé voertuig, want er zijn maar weinig studenten die een privé voertuig hebben en de omstandigheden van betalend parkeren binnen in de wijk kunnen voor een student ontmoedigend blijken.

Wij leggen in ieder geval de volgende modale gedragingen voor :

| Studenten         |     | 1.450 |  |
|-------------------|-----|-------|--|
| Mode              |     |       |  |
| Wagens (afzetten) | 10% | 145   |  |
| Openbaar vervoer  | 70% | 1015  |  |
| moto              | 2%  | 29    |  |
| voetgangers       | 6%  | 87    |  |
| fiets             | 12% | 174   |  |

De voornaamste vervoerswijze is openbaar vervoer en dit zou gebruikt worden door  $+/- 70\%$ . Het aantal afgezette studenten kan neerkomen op ongeveer 128, met andere woorden een honderdtal wagens met een carpoolingspercentage van 1,2. Er moet hier worden aangestipt, dat de studenten zich niet systematisch voor de school laten afzetten, maar wel in de nabijheid, wat er ook toe bijdraagt dat het verkeer in verband met het afzetten voor de school beperkt wordt.

### 8.1.2.2.3 Conclusie

Op deze manier hebben wij het aantal redelijkerwijs te verwachten verkeersbewegingen in verband met het project geschat.

Voor het personeel werd de vraag naar verkeersbewegingen in verband met het **personeel** geschat op  $\pm 26$  voertuigen.

De verkeersbewegingen in verband met het afzetten van studenten zouden in ieder geval een honderdtal voertuigen kunnen inhouden, maar deze rijden niet noodzakelijk voor de toekomstige instelling langs.

Dit toegenomen verkeersvolume, **dat zich zal verspreiden al naargelang van de verschillende mogelijke punten van oorsprong**, is niet van dien aard dat de verkeersomstandigheden zoals die thans heersen, ingrijpend slechter zullen worden.

### 8.1.2.3 Leveranties

De instelling zal behoeften hebben op het vlak van bevoorrading, die zich hoofdzakelijk zullen beperken tot de **dagelijkse levering van maaltijden**. De leverantievoertuigen zullen hun goederen afleveren in de Vandenboogaerdestraat ter hoogte van de logistieke ruimte van de keukens.

### 8.1.2.4 Openbaar vervoer

De door het project teweeggebrachte verkeersvolumes zullen **niet van dien aard zijn, dat ze het goede verloop van de lijnen van het openbaar vervoer** die door de Picardstraat lopen of dat van de metro **belemmeren**, en dit des te meer, doordat een groot deel van deze verkeersas voorzien is van een voor bussen gereserveerde bedding.

De **vraag naar gebruik van het openbaar vervoer** zal op zijn beurt **aanzienlijk** zijn, bij de gemaakte schattingen wordt gerekend op :

- +/- 103 leerkrachten en administratief en technisch personeel ;
- +/- 1.015 studenten, die gebruik zouden maken van het openbaar vervoer.

Dit is een omvangrijke vraag, maar deze dient gespreid te worden over het grote aantal diensten die de locatie aandoen en dit over een periode van een uur.

De **metro** zal ongetwijfeld de vervoerswijze zijn, die het meest door de studenten wordt gebruikt. Station Ribaucourt wordt doorkruist door metrolijnen 2 en 6 en dit biedt in het spitsuur +/- 20 diensten per richting aan, wat neerkomt op niet minder dan 40 metrostellen /uur.

Ook de aanwezigheid van het **Noordstation** zal hierbij een rol spelen en ook al is de afstand tussen het station en de locatie te voet voor sommigen van hen te veel van het goede, de gebruikers van de trein zullen gebruik kunnen maken van de diensten van de firma « De Lijn » alsook van die van tramlijn 51 van de MIVB, die op 350 m van de locatie in eigen bedding over de Jubelfeestlaan langsrijdt.

Verder moet er nog worden toegevoegd, dat het project voor een voetgangersbrug over het kanaal een betere verbinding zal bieden tussen de locatie en het Noordstation en dat een deel van de diensten van De Lijn die dan door de Picardstraat kunnen rijden, hier voordeel uit zal trekken.

### 8.1.2.5 Nooddiensten

De **toegang van de nooddiensten is verzekerd**, en dit met inbegrip van naar de binnenkant van het huizenblok via de toegangsweg, die naar de binnenplaats loopt en aan de Vandenboogaerdestraat ligt.

Het project is bekeken met de diensten van de DBDMH en staat garant voor de veiligheidscriteria, die moeten instaan voor de veiligheid en evacuatie van de gebouwen.



Er kan worden opgetekend, dat in geval van nood de diensten van de DBDMH in theorie heel snel ter plaatse kunnen zijn vanwege de **nabijheid van de kazerne in de Helihavenlaan**.

### 8.1.2.6 Voetgangers en personen met verminderde mobiliteit

De vraag naar verkeersbewegingen zal **in ruime mate toenemen als gevolg van het personeel, maar vooral als gevolg van de studenten**, met inbegrip voor de relatie locatie <> openbaar vervoer.

Voor het comfort van de voetgangers wordt gezorgd door verschillende circuleringsmogelijkheden op hetzelfde niveau, die georganiseerd zijn vanaf het niveau benedenverdieping. Deze bieden toegang tot zuilen met liften en trappen, waarlangs de verschillende functies van de gebouwen kunnen worden aangedaan.

We herinneren hier nogmaals aan de goede verplaatsingsomstandigheden over de wegen als gevolg van de bestaande vormen van inrichting, waarlangs in alle veiligheid de oversteek van de aan de locatie grenzende assen kan worden aangevat, en dan meer in het bijzonder ter hoogte van de Picardstraat, en van het kruispunt ervan met de Vandenboogaerdestraat.

De aanwezigheid van een verkeerseiland /vluchtheuvel maakt de oversteek van de Picardstraat voor voetgangers en personen met verminderde mobiliteit gerieflijker en beter beveiligd.

Het baanvak van de Picardstraat, dat ligt tussen de Scheldestraat en de Vandenboogaerdestraat zal idealiter worden voorgesteld als zone 30.

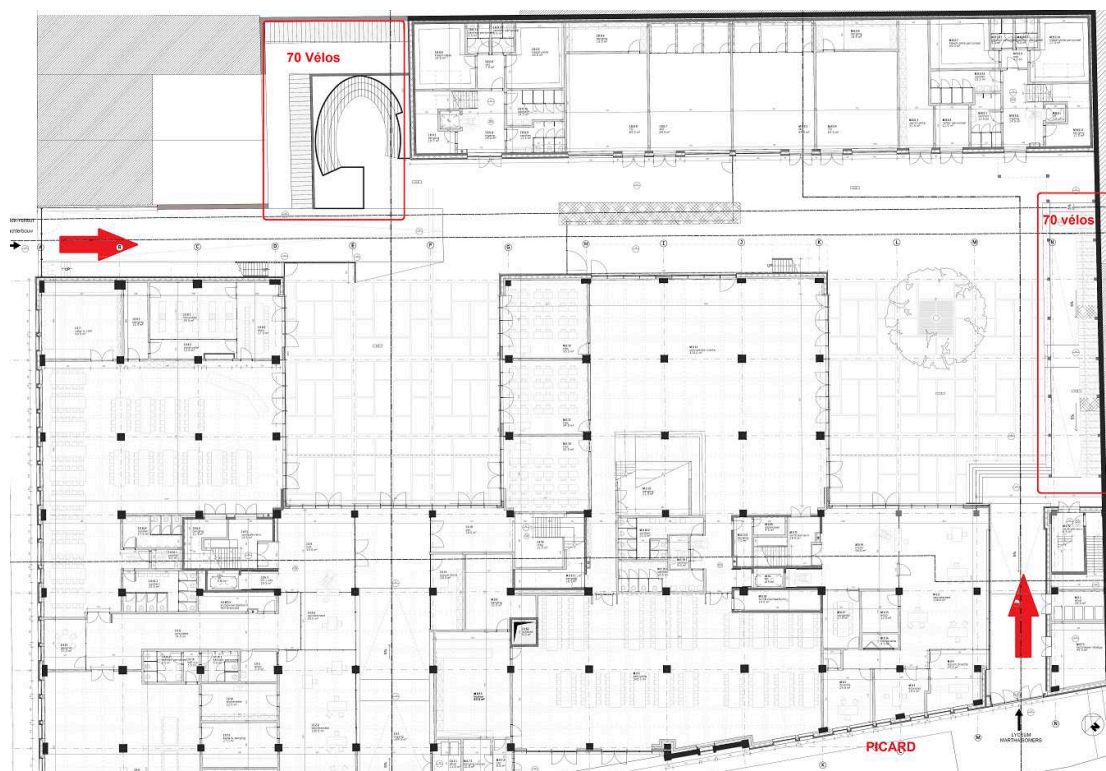
Aangezien het hier gaat om een gebouw, dat voor het publiek toegankelijk is, werd er bij het opvatten van het project rekening gehouden met de bereikbaarheid voor PVMs.

### 8.1.2.7 Fietsers

Wij hebben gezien, dat de **wijk goed is uitgerust met inrichtingsvormen voor fietsers**, onder meer door de aanwezigheid van fietspaden in de Picardstraat, Havenlaan. Ook de inrichting van een groot aantal Villo-standplaatsen in de nabijheid van de locatie versterkt het mogelijke gebruik van de fiets.

De ontwerpers hebben een **omvangrijke capaciteit aan overdekte stallingsmogelijkheden** voorzien, met een capaciteit van 140 fietsen per instelling, **ofwel 280 fietsvakken**, waardoor een nog verder toegenomen gebruik van de fiets kan worden overwogen.

De toegangswegen naar de twee fietsenstallingen voor de studenten zullen probleemloos verlopen vanaf de Picardstraat, maar ook vanaf de Vandenboogaerdestraat, en in dit opzicht zijn er zacht oplopende hellingen voorzien.



Het aanbod zoals dat binnen het project wordt aangeboden, **is van dien aard dat het studenten en personeel aanmoedigt de fiets te gebruiken.**

#### 8.1.2.8 Parkeren

De parkeeromstandigheden in de bestaande toestand werden eerder al omschreven.

Wij hebben kunnen zien, dat parkeren op de openbare weg betalend was en dat de mogelijke weggebruikers, die op de weg willen parkeren, zich zouden moeten aanpassen aan de maatregelen ter beheer van het parkeergebeuren, zoals die door de gemeente Sint-Jans-Molenbeek werden ingesteld.

Het concept dat aan de basis van het project ligt, gaat uit van de instellingen die het gebouw zullen gebruiken.

Imelda is een instelling, die thans gevestigd is in het stadscentrum. Doordat er daar geen parkeerplaatsen zijn, heeft het personeel ervan dat zich bij voorkeur met het openbaar vervoer, te voet of met de fiets verplaatst, zich perfect aan de stadscontext aangepast.

Het Martha Sommers-instituut is momenteel gevestigd in Laken binnen in een uitgestrekt huizenblok, waarin nog een andere onderwijsinstelling is ondergebracht. Het kan gebruik maken van enkele parkeervakken voor een oppervlakte die heel van groter is dan die van het Saint-Michelproject.

Zoals kan worden geobserveerd, hebben de twee instellingen die bestemd zijn om zich te komen vestigen op de locatie Saint-Michel, slechts weinig of geen parkeerplaatsen.

Deze constatering heeft de architecten ertoe aangezet alle beschikbare oppervlakken te wijden aan de inrichting van lokalen, die nodig zijn voor het goed functioneren van een school, waarbij als parkeerruimte niet meer wordt aangeboden dan twee grote fietsenstallingen met een totale capaciteit van 140 plaatsen, ofwel 280 plaatsen.

Deze aanpak is des te relevanter voor instellingen als Imelda en Martha Sommers, waarvan bekend is dat ze een beleid voeren gericht op verkeersbewegingen via het openbaar vervoer en zachte vervoerswijzen als fiets en te voet.

vinden, wat betrekkelijk weinig is.

Wij hebben ook gezien, dat de nabije aanwezigheid van de openbare parkeergarage van Tour en Taxis een gelegenheid voor het personeel bood, waarbij het principe van abonnementen voor langdurig parkeren overdag mogelijk is. Bij deze parkeerplaats komt binnenkort ook nog een nieuwe ondergrondse openbare parkeergarage.

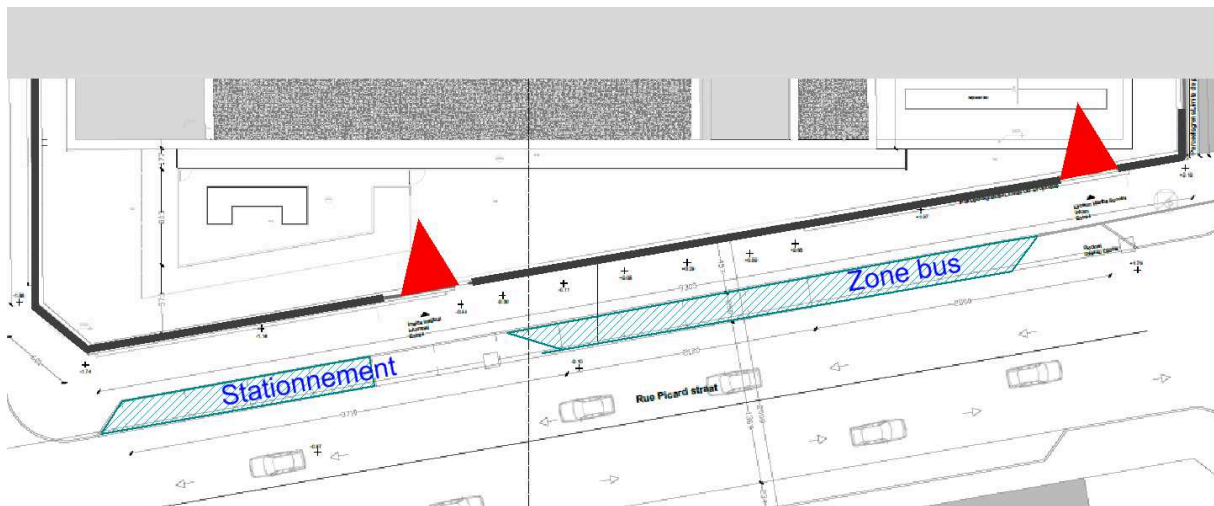
Verder hebben we gezien, dat de Up Site-parkeerplaats, die op niet meer dan +/- 800 m afstand ligt (in de bestaande toestand ten aanzien van de voetgangersbrug), ook mogelijkheden bood voor parkeren overdag met een abonnement.

Nog andere uitbaters bieden mogelijkheden voor het gebruik van privé parkeervakken, die onder bescherming van de organisatie die zij opzetten aan particulieren wederzijds uitwisselbare parkeervakken kunnen aanbieden (te huur overdag met privé gebruik 's nachts).

De verbreding van het bestaande trottoir zal neerkomen op het afschaffen van +/-19 plaatsen van de 23 parkeervakken, die thans schuin lopend voor de locatie georganiseerd zijn. Ondanks de hoge op de weg opgetekende bezettingspercentages moet er worden gepreciseerd, dat de vraag naar parkeergelegenheid in de Picardstraat ter hoogte van het Saint-Michelgebouw tijdens de verrichte parkeertellingen niet tot het verzadigingspunt reikte.

De herinrichting zou als volgt kunnen worden herzien :

Door de vervanging van de schuin aangelegde parkeerplaatsen door parkeerplaatsen in de lengte zou het voor het gebouw bestaande trottoir tot ongeveer 4,60 meter kunnen worden verbreed, wat voor de gebruikers betere omstandigheden qua comfort en veiligheid zou bieden.



Figuur 20 : Parkeren langs de Picardstraat

Concluderend

**Betalend parkeren is hier de regel, of het nu op de openbare weg is of in een privé parkeerplaats.**

Wij hebben gezien, dat de vraag naar parkeergelegenheid in verband met het project gering zou zijn, zoals dat het geval is met de bestaande instellingen (Imelda, dat bovendien geen parkeerplaats heeft en Martha Sommers, dat slechts beschikt over een beperkt aantal).

De enkele leerkrachten, leden van het administratief of technisch personeel die naar school zullen willen komen met de wagen, zullen oplossingen vinden (op de weg, in openbare parkeerplaatsen, in privé parkeerplaatsen), maar die zullen allemaal betalend zijn en niet noodzakelijk in de onmiddellijke nabijheid van de instelling.

### 8.1.2.9 Conclusie in verband met mobiliteit

|                       |  |
|-----------------------|--|
| Prive voertuigen      | <p>De vraag naar verkeer met privé voertuigen zoals geschat voor leerkrachten en administratief en technisch personeel bedraagt +/- 26 voertuigen</p> <p>De vraag in verband met het afzetten van studenten wordt geschat op +/- 145 voertuigen, maar het afzetten gebeurt niet noodzakelijk vóór de instelling.</p> <p>Het verkeer in verband met het project zal al naargelang van de verschillende mogelijke punten van oorsprong gespreid worden en ook niet op alleen maar een enkele as. Het zal bijdragen aan het vergroten van de druk van het verkeer op het netwerk, <b>maar is niet van dien aard, dat het leidt tot een verslechtering van de verkeersomstandigheden die hier vandaag de dag al heersen.</b></p>   |
| Openbaar vervoer      | <p>De geschatte vraag bedraagt :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• +/- 103 leerkrachten en administratief en technisch personeel ;</li> <li>• +/- 1.015 studenten, die gebruik zouden maken van het openbaar vervoer.</li> </ul> <p>Deze vraag dient te worden verdeeld over de talrijke dicht bijzijnde diensten. Bij deze diensten kunnen nog worden gevoegd de projecten van de MIVB (busplan 2018), waarbij inbegrepen het project voor de Picardvoetgangersbrug, waarmee er een duidelijk verbeterde aanvoer zal worden geboden met een lijn met hoog dienstniveau in de Picardstraat en in relatie met het Noordstation. Ook het grote aantal busdiensten van De Lijn zullen de as Picardstraat – Voetgangersbrug-Noordstation kunnen nemen.</p> <p>Metrolijnen 2 en 6 zullen waarschijnlijk een groot deel van de vraag te verwerken krijgen, maar met een aanbod van +/- 20 diensten in het spitsuur per richting, ofwel niet minder dan 40 metrostellen /uur, bieden deze lijnen een omvangrijke capaciteit.</p> <p>Het dienstaanbod van het met de metro al hoog presterende openbaar vervoer zal tegen horizon 2018 nog eens duidelijk verbeterd worden en bij de aanleg van de <b>voetgangersbrug</b> met onder andere :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Metrolijnen 2 en 6</b> met de stations IJzer en Ribaucourt, die <b>de sterke assen vormen</b> ;</li> <li>• De <b>Noord-Zuidverbinding</b>, waaromheen het grootste deel van het spoorverkeer van het gewest geconcentreerd ligt</li> <li>• De as van de <b>lijnen van de Premetro</b> (L3 en L4) die noord-zuid lopen, in het oosten</li> <li>• Een meer dan behoorlijk aanbod aan <b>bussen en trams</b> met verschillende lijnen van de <b>MIVB</b>, maar ook <b>De Lijn</b>.</li> </ul> |
| Zachte vervoerswijzen | <p>De omstandigheden qua comfort en veiligheid voor voetgangers, met inbegrip van de gebruikers van het openbaar vervoer, kunnen worden gekwalificeerd als van goede kwaliteit en ze weerhouden de mensen er zeker niet van om te voet te gaan. Binnen het project zijn alle voorwaarden voor comfort en bereikbaarheid gegarandeerd.</p> <p>Wij hebben kunnen zien, dat de wijk en de gemeente goed waren uitgerust op het vlak van inrichting voor rijwielen en dat toekomstige projecten de</p>   |

|                             |   |
|-----------------------------|---|
|                             | <p>aantrekkingskracht van deze voor studenten bijzonder geschikte vervoerswijze nog zullen versterken.</p> <p>De projecten voor de aanleg van fietspaden (fietsroute) en Picardvoetgangersbrug zullen de omstandigheden voor veiligheid en comfort voor het grote aantal studenten, dat de fiets als vervoermiddel gebruikt, nog verbeteren.</p> <p>De verbinding tussen de locatie en metro Pannehuis over de promenade in het park van Tour en Taxis zal comfort- en veiligheidsomstandigheden van goede kwaliteit bieden.</p> <p>Het grote aanbod aan stallingsmogelijkheden voor fietsers binnen het project zorgt ervoor, dat het gebruik van de fiets bij studenten en personeel wordt aangemoedigd.</p>                                |
| Leveranties en nooddiensten | <p>De leverantievoertuigen zullen hun goederen afleveren in de Vandenboogaerdestraat, ter hoogte van de logistieke ruimte van de keukens</p> <p>De toegang voor de nooddiensten is verzekerd, ook naar de binnenkant van het huizenblok via de toegangsweg, die leidt naar de binnenplaats en ligt aan de Vandenboogaerdestraat.</p> <p>Het project is bekeken met de diensten van de DBDMH en staat garant voor veiligheidscriteria bestemd om toe te zien op de beveiliging en de evacuatie van de gebouwen.</p>  |
| Parkeren                    | <p>Het project zal niet worden uitgerust met een parkeerplaats, want het werd nuttiger geacht de ruimte te besteden aan de vormen van inrichting die noodzakelijk zijn voor het comfort van de onderwijsinstellingen, zoals bijvoorbeeld de aanleg van 280 plaatsen voor fietsen.</p> <p>De geschatte vraag voor leerkrachten en administratief en technisch personeel bedraagt +/- 26 voertuigen. Zij zullen de nabij gelegen openbare parkeerplaatsen moeten gebruiken, zoals die van de locatie Tour en Taxis, of op zoek gaan naar alternatieve oplossingen. In ieder geval zullen de kandidaten voor verkeersbewegingen met de wagen voor hun parkeergelegenheid moeten betalen, of dit nu op de openbare weg is, openbaar of privé.</p> |

## 8.2 STEDENBOUW, ERFGOED EN LANDSCHAP

Het geografisch gebied van de studie bestrijkt de locatie en de wijk in het algemeen.

### 8.2.1 Stedenbouw en landschappelijke integratie

Het project is **conform aan de bestemming van gebied met een sterk gemengd karakter** zoals in het GewBP voor de locatie omschreven. Volgens de bijzondere voorschriften in verband met dit gebied (cf. bijlage 10.2) is het mogelijk er een onderwijsinstelling te bouwen, want :

- dit gebied mag worden bestemd voor voorzieningen van gemeenschappelijk belang of voor openbare dienstverlening ;
- dit terrein ligt al sinds 1980 braak en het beschikt over goede bereikbaarheid ;

- de aard van de beoogde functie is verenigbaar met huisvesting (cf. 4.4 en 4.5 van de voorschriften).

De herbestemming van het gebouw is heroverwogen **in harmonie met de geest van de omgeving, waarbij de referenties en de geschiedenis van de omgeving en de oorspronkelijke architectuur ervan behouden blijven (betonstructuur, monumentaliteit van de jaren 50...).**

Uit een **compacte ruimte ontstaat** een project, dat **uitgestrekte, luchtige en naar buiten toe open ruimten** biedt.

Het grondbezettingspercentage van de bouwwerken zal lopen van 0,85 in bestaande toestand naar +/- 0,56 in de geplande toestand. De **heraanleg van de binnenplaats** zal de locatie **ademruimte** bieden. Door de afbraak van het gebouw boven de portiek zal er een **visuele doorkijk ontstaan in het verlengde van de Le Lorrainstraat.**

Met de **aangehouden architecturale oplossing** wordt ernaar gestreefd **de structuur van het bestaande gebouw te respecteren.** Zo zal de *bestaande stenen ondermuur heropgebouwd worden, terwijl de bekleding van de aan de buitenkant geïsoleerde gevel wordt gemaakt van rode bakstenen, die lijken op de bestaande bakstenen en de grote portiek aan de Picardstraat van betonplaten omlijst met blauwe steen zal worden behouden en gerestaureerd.* Bovendien :

- *zal de binnenkant van de portiek open zijn en er zal een volledig glazen terugwijkende gevel worden opgetrokken, zodat er een maximum aan licht bij de noordelijke gevel wordt aangevoerd ;*
- *de gevel zal van ruiten worden voorzien om het geheel te verlichten. De op de benedenverdieping gevestigde « openbare » functies treden aldus in contact met en maken deel uit van het leven op straat ;*

De hiervoor gepresenteerde doorsneden geven een algemeen idee van de volumetrie van het project en geven een illustratie van de organisatie van het gebouw.

## 8.2.2 Microklimaat

In de voorgaande versie van het project liet de voorziene verhoging op het dak, die was gepland aan de rooilijn van de gevel aan de kant van de Picardstraat zich vertalen in schaduwpartijen, die afgeworpen werden op het woningengebouw in de bouwfase, dat zich tegenover Saint Michel in de Picardstraat verheft. (zie bijlage 10.1.2).

Deze constatering hield verlies van zonverlichting in

- Gedeeltelijk op de woningen op de hoek van de Picard- en de Scheldestraat ;
- De woningen tegenover het Saint-Michelgebouw in de Vandenboogaerdestraat, maar die hebben al te maken met de schaduwpartijen van het Saint-Michelgebouw in bestaande toestand.

In het herziene project wordt voorgesteld de op het dak in kaart gebrachte verdieping terugwijkend te plaatsen, wat inhoudt dat de op het tegenover staande woningenproject afgeworpen schaduwpartijen kleiner worden.

Bijgevolg draagt het herziene project bij aan een verbetering van de situatie zoals die in de aanvankelijke toestand heerste.

### 8.2.2.1 Comfort ten aanzien van de wind

De aan het volume van het bestaande gebouw aangebrachte veranderingen zijn **niet van dien aard, dat ze zullen leiden tot verlies van comfort als gevolg van blootstelling aan de wind.**

### 8.2.3 Erfgoed

Het **beeldhouwwerk** zal *zorgvuldig worden gerestaureerd en opnieuw in het project worden geplaatst, en wel onder de portiek.*

Het **St-Michel-embleem** op zijn beurt zal in stand worden gehouden, maar dan wel zonder het symbool van de sigaret.

## 8.3 DE MENS

**Het geografisch gebied van de studie** dat mogelijk beïnvloed wordt, bestrijkt de locatie zelf en de wijk volgens de aangekaarte aspecten.

### 8.3.1 Brandbeveiliging

De **noodvoertuigen** zullen **probleemloos kunnen ingrijpen** ten aanzien van de verschillende gevels van de gebouwen, die zich verheffen langs de Picard- en de Vandenboogaerdestraat en aan de binnenkant van het huizenblok. Het **gebouw** zal worden uitgerust met alle **vereiste voorzieningen voor beveiliging en brandpreventie** (noodtrappen, geschikte bewegwijzering, etc.), waarmee kan worden ingestaan voor de veiligheid van leerlingen en personeel. De noodtrappen zullen uitkomen op de binnenplaats.

De **toegangspoorten** en de **looptrajecten** zijn **gedimensioneerd in functie van de verwachte bestanden**. Veiligheid en comfort van de gebruikers zijn verzekerd.

→ **In het kader van de bouw en de uitbating van het project zullen de voorschriften en de opmerkingen van de DBDMH moeten worden nageleefd.**

### 8.3.2 Objectieve en subjectieve veiligheid

De **ingangen en uitgangen** van de 2 scholen zullen naast de administratieve ruimte komen te liggen, zodat er **controle** kan worden uitgeoefend.

De **sportzalen** van de school zullen vanaf buiten **bereikbaar** zijn. De toegangswegen zullen verlopen vanaf de Vandenboogaerdestraat. Deze ruimten zullen dus **onafhankelijk van de openingsuren van de scholen** kunnen functioneren.

### 8.3.3 Opslag van producten

In het project zijn laboratoria voor fysica, scheikunde en natuurwetenschappen voorzien.

Er **zouden gevaarlijke producten op de locatie kunnen worden opgeslagen**, en daarbij gaat het:

- om producten die worden gebruikt voor **het onderhoud van de locatie** ;
- om producten die worden gebruikt in verband met de **laboratoria**.

De **producten**, die worden gebruikt voor het onderhoud van de lokalen, zullen **klassieke schoonmaakproducten zijn** van het type : desinfecterende middelen, schoonmaakproduct voor het sanitair, schoonmaakmiddelen voor de bodem, ontvettingsmiddelen, producten voor de keuken, etc.



Ze zullen worden **opgeslagen in de onderhoudslokalen**. Sommige producten kunnen eventueel **ontvlambaar van aard** zijn.

Wat betreft de **eventuele producten die zullen worden gebruikt in verband met de wetenschapslaboratoria**, de aard hiervan is niet bekend. Die zal afhankelijk zijn van de activiteiten die in deze laboratoria worden verricht. Deze producten zullen worden opgeslagen volgens de opgelegde veiligheidsvoorwaarden.

## 8.4 FAUNA EN FLORA

**Het geografisch gebied van de studie** dat mogelijk wordt beïnvloed, bestrijkt de locatie van het project.

De **locatie in de huidige staat** is een verlaten locatie, waarop **geen groene gebieden** worden aangetroffen. Als gevolg van de leegstand van de locatie en van het ontbreken van onderhoud heeft er zich ter hoogte van de binnenplaats spontaan begroeiing ontwikkeld.

Het project zal er komen ter **vervanging van een geheel van gebouwen, die totaal geen plaats boden aan het plantaardige element**. Hierbij is gekozen voor een oplossing, die ernaar streeft **een grote plaats in te ruimen voor landschappelijke inrichtingsvormen**.

Een deel van de daken van de uitbreiding zal worden bedekt met **extensieve groendaken**. Het betreft hier een *plantentapijt van ongeveer 8 cm dik, dat er gedeeltelijk voor bestemd is het regenwater vast te houden*.

Met het project zal er voornamelijk door middel van de **met begroeiing bedekte daken**, maar ook door de aangebrachte **plantenbakken en aanplantingskuilen** (gebied voor beplanting in volle grond) toe bijdragen, dat er **een zekere biodiversiteit** kan ontstaan. In dit stadium van het project is nog niet bepaald, waar de beplante ruimten zullen komen.

Tot slot zal met de verwezenlijking van het project **voorkomen kunnen worden, dat er zich ongewenste fauna verspreid**, die zich ter hoogte van **verlaten locaties** altijd kan ontwikkelen. Bovendien zal het afval van de keukens binnen in het gebouw worden opgeslagen.

## 8.5 BODEM

**Het geografisch gebied van de studie** dat mogelijk wordt beïnvloed, bestrijkt de locatie zelf.

De bouw van **1 gedeeltelijk ondergronds niveau** en de heraanleg van de binnenplaats zullen inhouden, dat **de grond** op een deel van de locatie **wordt afgegraven** (cf. bouwwerkzaamheden).

Er is in januari 2011 een verkenning van de staat van de bodem van de bij het project betrokken percelen verricht. De locatie staat op de inventaris van de staat van de bodem zoals opgesteld door Leefmilieu Brussel opgetekend in categorie 1, dat wil zeggen **niet-vervuilde percelen**.

De **geplande bestemmingen** zullen waarschijnlijk dus **geen aanleiding geven tot een risico op vervuiling van de bodem** of van het grondwater. Bovendien zijn er in het kader van het project **geen mogelijk vervuilende installaties** gepland.

## 8.6 WATER

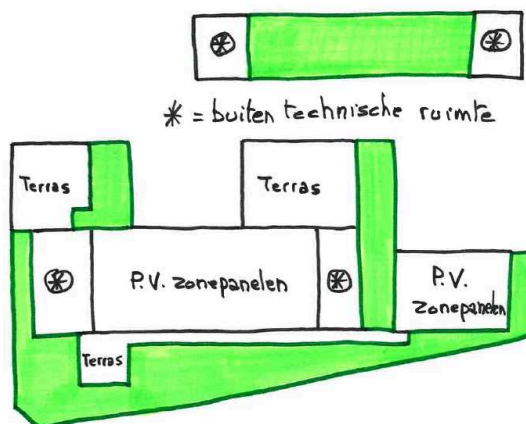
**Het geografisch gebied van de studie** dat mogelijk beïnvloed wordt, bestrijkt de locatie zelf en de aansluitingen op de dichtst bijzijnde netwerken voor distributie en afvoer.

In bestaande toestand bestaat het perceel volledig uit een **ondoordringbare oppervlakte**. In de geplande toestand worden er twee ruimten aangelegd als binnenplaats, wat de mogelijkheid biedt het ondoordringbare karakter van het perceel terug te dringen.

Het project zal worden uitgerust met een **afscheidend netwerk**, met andere woorden een netwerk, waarin het afvalwater afzonderlijk van het regenwater wordt opgevangen.

Het **afvalwater**, dat door de scholen wordt voortgebracht, zal **klassiek huishoudelijk water** zijn (sanitair, schoonmaak, etc.). Voor het water afkomstig uit de keukens zal er ter hoogte van iedere keuken een **ontvetter** worden geïnstalleerd, die zorgt voor een behandeling vooraf van het water. De afvoer van het afvalwater zal verlopen via een **aansluiting op het openbare afwateringsnetwerk**.

Wat betreft de opvang van het **regenwater**, dit zal worden afgevoerd naar bekkens, waarvan de capaciteit bepaald is in functie van de ondoordringbare oppervlakken. De aanleg van groendaken zal bij regenval zorgen voor een vertragingseffect van het water door het verschijnsel percolatie en verdamping.



De berekeningen voor de dimensionering van de bufferbekkens en reservoirs voor regenwater werden verricht op grond van een ratio van 25 liter/m<sup>2</sup>

De bepaalde capaciteiten zijn :

- 155m<sup>3</sup> voor het stormbekken ;
- 55m<sup>3</sup> voor de reservoirs

Berekening van het volume, dat nodig is voor het bufferbekken

| Bouwwerk                            | Oppervlakte in m <sup>2</sup> | Minimum buffercapaciteit |
|-------------------------------------|-------------------------------|--------------------------|
| Gewoon dak                          | 2.630                         | 65 m <sup>3</sup>        |
| Extensief groendak                  | 1.580                         | 40 m <sup>3</sup>        |
| Andere ondoordringbare oppervlakken | 1.990                         | 50 m <sup>3</sup>        |
| <b>Benodigde capaciteit</b>         |                               | <b>155 m<sup>3</sup></b> |

Berekening van het volume, dat nodig is voor de reservoirs

$$Q_{in} = N \cdot F \cdot y \cdot f$$

|             |   |                |
|-------------|---|----------------|
| <b>Q in</b> | Regenwater                                | l/jaar         |
| <b>N</b>    | Gemiddelde neerslag (België 780 mm/jaar)  | mm/jaar        |
| <b>F</b>    | dakoppervlakte (horizontale projectie)    | m <sup>2</sup> |
| <b>f</b>    | gemiddeld rendement van de filter         | (+/- 90 %)     |
| <b>y</b>    | overgangscoefficiënt volgens het type dak | variabel       |

|                                  |                   |
|----------------------------------|-------------------|
| > schuin dak met gelakte pannen  | $y = 0,90 - 0,95$ |
| > schuin dak met betonpannen     | $y = 0,80 - 0,90$ |
| > schuin dak met terracottapanen | $y = 0,80 - 0,90$ |
| > plat dak zonder ballast        | $y = 0,70 - 0,80$ |
| > plat dak met ballast           | $y = 0,50 - 0,60$ |
| > groendak                       | $y = 0,10 - 0,30$ |

| Item       | N<br>(mm/jaar) | F (m <sup>2</sup> ) | y    | f    | Q in (l/jaar) |
|------------|----------------|---------------------|------|------|---------------|
| Gewoon dak | 780            | 2630                | 0,60 | 0,90 | 1.107.756     |

|   |                         |
|---|-------------------------|
| <b>Inhoud van het reservoir = 0.05 x 1108</b> | <b>55 m<sup>3</sup></b> |
|---|-------------------------|

Ps : Het water afkomstig van de groendaken wordt niet opgevangen, want niet geschikt voor huishoudelijk gebruik.

Wat betreft **de aanvoer aan leidingwater**, is het in dit stadium moeilijk te schatten wat de behoeften en het jaarlijks verbruik van de twee scholen zijn. Toch kan de volgende benadering worden gemaakt :

| Gebruiker              | Dagelijkse behoefte              | Aantal dagen /jaar                   | Jaarlijks gebruik    |
|------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|----------------------|
| 750 personen           | 12 liter/dag/pers voor toiletten | 200                                  | 1.800 m <sup>3</sup> |
| 50 m <sup>3</sup> tuin |                                  | 60 l/m <sup>2</sup> /jaar            | 3 m <sup>3</sup>     |
|                        |                                  | Hoeveelheid [m <sup>3</sup> /jaar] = | 1.803                |

## 8.7 LUCHT EN ENERGIE

**Het geografisch gebied van de studie** dat mogelijk beïnvloed wordt, bestrijkt de locatie zelf tot aan de eerste aangrenzende bouwfronten.

De **voornaamste bronnen van luchtvervuiling** in verband met het project zullen **toe te schrijven zijn** :

- aan het **energieverbruik** in al zijn vormen van het gebouw (verwarming van de lokalen, ventilatie en gebruik van sommige elektrische apparaten, etc.).
- aan de **gemechaniseerde verplaatsingen** teweeggebracht door de geplande activiteiten.

In het algemeen zullen de 2 scholen **geen reukeffecten** veroorzaken, die een mogelijk effect op de buurt hebben.

Op het vlak van ventilatie zal het project beschikken over **ventilatie-aggregaten** (systeem D – dubbele stroom) voor de twee scholen en de sporthal.

Er zijn **afzuigsystemen** (afzuigstelsysteem of zuigventilator) voorzien voor het afvoeren van de lucht van de sanitaire installaties, de keukens, de afvallokalen en van het hoogspanningslokaal. Sommige ventilatie-aggregaten of afzuigsystemen zullen worden **uitgerust met filters** (scholen A en B, sanitaire installaties,...). De afzuigkappen in de keuken zullen ook worden **uitgerust met filters**.

Alle **punten voor het lozen van verontreinigde lucht** van het project (verwarmingsketels, afvallokalen, afzuigkappen, etc.) alsook de afvoerelementen voor rookafzuiging zullen **op het dak** geïnstalleerd worden (niveaus +4, +5 en dak).

De productie van warmte binnen de 2 scholen (centrale verwarming) zal worden geleverd door 2 condensatieverwarmingsketels op aardgas met ieder een vermogen van 650 kW. De verwarmingsketels zullen worden geïnstalleerd in het « stook- »lokaal, dat op het dak wordt ingericht. Deze installatie zal de verschillende behoeften aan verwarming en warm water dekken. De netto behoeften aan verwarming zijn geschat op 20,72 kWu/m<sup>2</sup>. Er is geen koelsysteem voor de lokalen voorzien.

De **verlichting van de lokalen** zal worden aangepast naargelang de **functionaliteit van de verschillende vertrekken** (klaslokalen, eetzaal, gangen, sportzaal, etc.). Hoe het ook zij, de binnenverlichting van het gebouw **zal beantwoorden aan de normen, die van kracht zijn** voor onderwijsinstellingen, om aldus te kunnen instaan voor het comfort van leerlingen, leerkrachten, personeelsleden, etc. Met de verschillende inrichtingsvormen die op de locatie zijn aangebracht, zal de **natuurlijke verlichting kunnen worden benut**.

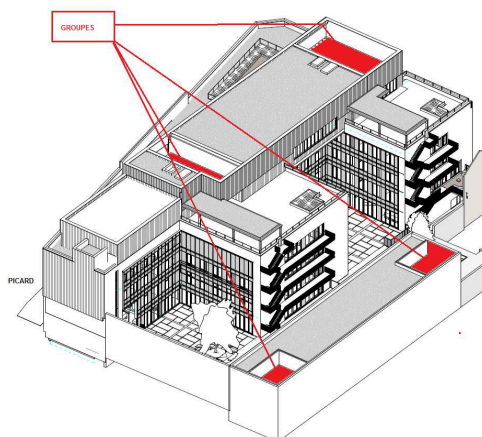
Het project is **onderworpen aan de EPB-reglementatie**. De aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning gaan vergezeld van een EPB-voorstel.

## **8.8 GELUIDSOMGEVING**

**Het geografisch gebied van de studie** waarmee rekening is gehouden, bestrijkt de huidige en geplande locatie alsook de aangrenzende woningen (eerste aangrenzende bouwfronten).

De voornaamste bron van geluidsoverlast zal in verband staan met de door het project voortgebrachte **gemechaniseerde verplaatsingen**. Zoals we al zagen in het hoofdstuk « Mobiliteit » (§ 8.1), zullen de **verplaatsingen** gering in aantal zijn en voornamelijk tijdens de **schoolspitsuren 's morgens en 's avonds**, en dit **tijdens de week** (behalve bij bijzondere evenementen, die buiten de openingsuren plaats zouden hebben). Het betreft hier het moment, waarop de geluidsomgeving toch al sterk beïnvloed wordt door het verkeer op de assen dat zich langs de locatie verplaatst.

Daar waar het gaat om de **technische uitrustingen**, deze zijn niet van dien aard dat ze in het bestudeerde gebied bijzondere geluidsoverlast zullen veroorzaken. Met uitzondering van de ventilatie-aggregaten en de zuigventilatoren voor de sanitaire installaties zal het geheel van de technische uitrustingen (verwarmingssketels, etc.) geïnstalleerd worden in **afgesloten lokalen**. De **ventilatie-aggregaten** op het dak worden geplaatst in diepe groeven, wat voor de buurt zal zorgen voor grotere stilte.



Het project zal aan de oorsprong staan van **geluiden, die inherent zijn aan een onderwijsinstelling**, met andere woorden geluiden tijdens de speekwartieren op de binnenplaats, het luiden van de bel voor aanvang en einde van de lessen, etc., die uitsluitend overdag door de week te horen zullen zijn.

## 8.9 AFVAL

**Het geografisch gebied van de studie** dat mogelijk beïnvloed wordt, bestrijkt de locatie die rechtstreeks bij het project is betrokken.

Het project zal hoofdzakelijk **papier en karton, restafval** (voedingsresten,...) alsook **PMD** teweegbrengen. De geschatte maximum hoeveelheden worden geëvalueerd op :

|               |            |
|---------------|------------|
|               |            |
| Papier-karton | 2 x 865 kg |
| Restafval     | 2 x 690 kg |
| PMD           | 2 x 90 kg  |

Tabel 5 : Maximum hoeveelheden opgeslagen afval)

Het afval zal worden gesorteerd en opgeslagen in **2 afvallokalen**, één voor iedere school, die worden gevestigd op de **benedenverdieping**. Deze lokalen zullen worden uitgerust met **verschillende containers**, zodat **het afval selectief kan worden gesorteerd**.

**Er zijn voor de opslag van het afval 5 containers van 1.100 liter per school voorzien.**

De containers zullen worden geleegd volgens de ophaalfrequenties, zoals die worden overeengekomen met een vuilnisophaaldienst, a priori **een keer per week** voor **restafval** en **om de 2 weken** voor **papier-karton/PMD**.

Het **eventuele gevaarlijke afval**, dat wordt teweeggebracht door de laboratoria, zal worden terugbezorgd **naar een erkend centrum voor ontsmetting**.

## 8.10 SOCIAAL EN ECONOMISCH GEBIED

**Het geografisch gebied van de studie** dat mogelijk beïnvloed wordt, bestrijkt de locatie en de bijbehorende wijk.

Op  **sociaal en economisch vlak** zal een ensemble met een onderwijsbestemming in positieve zin de plaats komen innemen van een  **economische activiteit**, die in  **het verleden** belangrijk was maar die, doordat hij  **vandaag de dag niet meer wordt uitgebraat**, de wijk niets anders meer oplevert dan een  **leegstaand gebouw**.

De locatie van het project bevindt zich tegenover de locatie van Tour en Taxis, die bestemd is om nog een groot aantal ontwikkelingen op onroerend gebied door te maken, waaronder woningen, wat inhoudt dat er een nieuwe vraag zal ontstaan naar plaatsen in onderwijsinstellingen.

Vandaag de dag valt er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een gebrek aan onderwijsinstellingen waar te nemen. Het project houdt een antwoord in op de vraag die volgt op de demografische vooruitgang, die er in het Gewest wordt opgetekend.

Het te verwachten schoolbezoek is geschat in § 7.2.2.. Op het vlak van bestanden en het scheppen van posten zal dat neerkomen op  **± 1.500 leerlingen, +/- 140 leerkrachten en 40 stuks administratief en onderhoudspersoneel**, die deel zullen uitmaken van het economische en sociale leven in de wijk en zo zullen bijdragen aan de versterking van de sociale en economische dynamiek ervan.

De aanwezigheid van nieuwe onderwijsinstellingen zal ook bijdragen aan de  **functionele verscheidenheid van de wijk en zal het onderwijsaanbod versterken**.

Een deel van de infrastructuur (polyvalente zaal) zal toegankelijk zijn voor het publiek.

## **8.11 VORMEN VAN INTERACTIE TUSSEN DE VERSCHILLENDE ONDERZOCHE GEBIEDEN**

De analyse van de effecten voor het milieu per afzonderlijk domein heeft niet geleid tot blijken van ingrijpende vormen van interactie.

## 9 ANALYSE VAN DE BOUWWERKZAAMHEDEN

---

### In het algemeen :

De effecten in verband met de bouwfase zullen aan de hand van een geheel van pragmatische maatregelen tot een minimum beperkt kunnen worden.

De keuze van de aannemer wordt beïnvloed door een groot aantal factoren, waaronder de kosten en de reputatie van hem om kwaliteitswerk te leveren en daarbij tegelijk de vastgelegde termijnen na te leven. Onder kwaliteitswerk wordt ook verstaan het geheel :

- van de middelen, die worden ingezet om de effecten van de bouwwerkzaamheden zo goed mogelijk te reduceren,
- van de maatregelen, die worden aanbevolen om garant te staan voor de veiligheid van personen, zowel op het bouwterrein als in de naaste omtrek ervan.

De bouwwerkzaamheden zouden zich uitstrekken over **een periode van ongeveer 18 maanden**.

Vóór de afbraakfase zullen er in overeenstemming met de van kracht zijnde wetgeving **werkzaamheden voor asbestverwijdering** worden uitgevoerd.

### Afbraak- en graafwerkfase :

Het gaat hier om de fase, die op het vlak van geluidsoverlast, (lawaai van de bouwtoestellen), van het vrijkomen van stofdeeltjes en van werkverkeer dat voor de afvoer van de afgegraven grond of verder van afbraakmateriaal wordt ingezet, de meest kritieke is.

Er zullen tijdens de afbraak van de langs de wegen bestaande gevels maatregelen worden genomen om in te staan voor de veiligheid en de looptrajecten van voetgangers.

Het **teweeggebrachte verkeer** zal voornamelijk geleid worden **naar de Havenlaan via de Picardstraat**, zodat wordt voorkomen dat de plaatselijke wegen in de wijk moeten worden overgestoken.

### Bouwfase voor de ruwbouw :

Deze fase zal **minder geluidsoverlast** met zich meebrengen en minder **stofdeeltjes doen vrijkomen** ; daar staat tegenover, dat er bouw materiaal ter plaatse moet worden aangevoerd, waaronder onder meer beton, dat van een centrale zal komen, elementen van beton (betonplaten, metselwerk, etc.). Het **in stand houden van de bestaande structuur** zal het voordeel hebben, dat in vergelijking met de bouw van een nieuw bouwwerk **de aanvoer van bouwmaterialen beperkt blijft**.

De bouwwerkzaamheden zullen aanvangen met de bouw van de ondergrondse niveaus (onder meer de fietsenstallingen).

De werkzaamheden voor de aanleg van het trottoir in de Picardstraat langs het gebouw zouden tegelijk met de werkzaamheden voor het Saint-Michelproject worden uitgevoerd.

### Fase in verband met de afwerking :

Dit zal de **minst « lawaaiërig » fase** zijn, maar ook de langste. Hiervoor zal meer mankracht nodig zijn en eveneens een groot aantal aanvoerbewegingen aan materiaal en uitrusting naar de locatie.

**Bouwafval :**

Er moet **binnen op de binnenplaats** een specifieke plek worden ingericht, waar het afval afkomstig van de bouwwerkzaamheden wordt samengebracht en gesorteerd.

Er zal in overleg met de opdrachtgever door het bouwbedrijf moeten worden gezorgd voor zorgvuldig beheer van de opslag en afvoer van dit afval.



## 10 NIET-TECHNISCH OVERZICHT

---

Onderhavig verslag past in het kader van een **aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning**, die werd ingediend om de **vestiging mogelijk te maken van 2 middelbare scholen op de locatie van de voormalige werkplaats voor het drogen van tabak « Saint-Michel »**, op het grondgebied van de gemeente Sint-Jans-Molenbeek. Het betreft hier de instellingen Imelda, met 650 studenten, gelegen in het stadscentrum en Martha Sommers, met 800 studenten, gelegen te Laken. Voor de omkadering zullen er +/- 140 leerkrachten en 40 stuks administratief en onderhoudspersoneel nodig zijn.

Het project is **onderworpen aan een effectenrapport**, want het hangt samen met de bouw van onderwijsinstellingen, waarbinnen meer dan 200 m<sup>2</sup> toegankelijk is voor het gebruik van deze voorzieningen (rubriek 24 van bijlage B van het Brusselse Wetboek Ruimtelijke Ordening).

De locatie van het project is gelokaliseerd op de hoek van de **Picard- en de Vandenboogaerdestraat**. Het bestaat uit het Saint-Michelgebouw, dat zich verheft aan het straatfront en dat zich uitstrekt over 4 niveaus, uit een gebouw met een geringere bouwhoogte aan de binnenkant van het huizenblok, uit een binnenplaats met een toegangsweg vanaf de Vandenboogaerdestraat, waaroverheen zich een gebouw uitstrekt. De locatie is al **sinds verschillende jaren buiten gebruik gesteld**.

Er zal verder nog een **polyvalente zaal** worden ingericht, die ook onafhankelijk van de scholen zal kunnen worden gebruikt, met een toegangsweg vanaf de Picardstraat.

De geringe hoeveelheid verkeer in verband met het project **is niet van dien aard, dat dit zal leiden tot een verslechtering van de verkeersomstandigheden zoals die thans heersen**.

Ten aanzien van het openbaar vervoer bedraagt de geschatte vraag :

- +/- 103 leerkrachten en administratief en technisch personeel ;
- +/- 1.012 studenten, die gebruik zouden maken van het openbaar vervoer.

Deze vraag dient te worden verdeeld over het grote aantal nabij gelegen bestaande diensten.

Bij deze diensten voegen zich nog de projecten van de MIVB (busplan 2018), waarbij inbegrepen het project voor de **Picard-voetgangersbrug**, die een duidelijk verbeterde aanvoer zal bieden met een lijn met hoog dienstniveau op de Picardstraat en in relatie met het Noordstation. Ook het grote aantal busdiensten van De Lijn zullen zich kunnen bedienen van de as Picardstraat –Voetgangersbrug-Noordstation.

Metrolijnen 2 en 6 zullen waarschijnlijk een groot deel van de vraag te verwerken krijgen, maar met een aanbod van +/- 20 diensten tijdens het spitsuur per rijrichting, met andere woorden niet minder dan 40 metrostellen /uur, hebben deze lijnen een omvangrijke capaciteit te bieden.

Het dienstaanbod aan openbaar vervoer, dat met de metro al hoog presterend is, zal tegen horizon 2018 en tijdens de aanleg van de Picard-voetgangersbrug nog sterk verbeterd worden.

De omstandigheden qua comfort en veiligheid voor de voetgangers, met inbegrip van de gebruikers van het openbaar vervoer, kunnen gekwalificeerd worden als van goede kwaliteit en zullen de mensen er zeker niet van weerhouden te voet te gaan. Binnen in het project zijn alle voorwaarden betreffende comfort en bereikbaarheid verzekerd.

Wij hebben kunnen zien, dat de wijk en de gemeente goed uitgerust waren met inrichtingsvormen voor fietsers en dat met de toekomstige projecten de aantrekkingskracht van deze voor studenten bijzonder geschikte vervoerswijze nog zal worden versterkt. De projecten voor de aanleg van fietsfaciliteiten (fietsroute) en Picard-voetgangersbrug zullen de omstandigheden qua veiligheid en comfort voor het grote aantal studenten, dat de fiets zal gebruiken als vervoermiddel, versterken.

Met een capaciteit van 280 stallingsplaatsen voor fietsen binnen het project zou het gebruik van de fiets bij studenten en personeel op veel succes moeten kunnen rekenen.

Het project zal niet worden uitgerust met een parkeerplaats, want het werd van groter nut geacht de ruimte te besteden voor de inrichtingsvormen, die nodig zijn voor het comfort in de onderwijsinstellingen.

De geschatte vraag voor leerkrachten en administratief en technisch personeel bedraagt +/- 35 voertuigen. Zij zullen gebruik moeten maken van de dichtbij gelegen openbare parkeerplaatsen zoals die van de locatie Tour en Taxis.

Zowel op de openbare weg als in openbare parkeerplaatsen zal de parkeergelegenheid betalend zijn, wat ook een goede drijfveer is om de voorkeur te geven aan een alternatieve vervoerswijze voor de wagen.

Het personeel, dat afhankelijk is van een privé voertuig, zal de mogelijkheid krijgen bij de gemeente een parkeerkaart aan te vragen ofwel te opteren voor een abonnement in de parkeerplaats van Tour en Taxis.

De twee instellingen, die bestemd zijn om te worden gevestigd op de locatie Saint-Michel, hebben thans weinig of geen parkeerplaats. Deze constatering heeft de architecten ertoe aangezet alle beschikbare oppervlakken te besteden voor de inrichting van lokalen, die noodzakelijk zijn voor het goed functioneren van een school door als parkeerruimte slechts twee grote fietsenstallingen met een totale capaciteit van 280 plaatsen voor te stellen. Deze aanpak is des te relevanter voor instellingen als Imelda en Martha Sommers, waarvan bekend is, dat zij staan voor een beleid van verkeersbewegingen via de zachte vervoerswijzen als het openbaar vervoer, met de fiets en te voet.

Het project zal de omstandigheden qua zonbelichting niet ingrijpend veranderen.

De aanleg van **gebieden met begroeiing** via met beplanting bedekte daken, plantenbakken en beplantingskuilen zal een positief punt vormen voor de locatie, waar niet één plekje was voorbehouden voor het plantaardige element, en zal de **ontwikkeling van een zekere biodiversiteit op de locatie mogelijk maken**.

De bestaande locatie geeft geen bodemvervuiling te zien. De beoogde activiteiten en installaties zijn **niet van dien aard, dat ze een risico op bodemvervuiling met zich meebrengen**.

De locatie zal worden uitgerust met een **afscheidend netwerk** voor **afval- en regenwater**. Door de verwezenlijking van het project zal de hoeveelheid ondoordringbare oppervlakken lichtjes verminderd kunnen worden. Het **beheer van het regenwater** is georganiseerd in antwoord op de reglementering op dit gebied.

Het door de scholen teweeggebrachte **afval** (papier, PMD, organisch en restafval) zal worden gesorteerd en opgeslagen in 2 afvallokalen, die elk worden uitgerust met 5 containers van 1.100 liter.

Wat betreft de **brandbeveiliging**, zullen de **noodvoertuigen probleemloos kunnen ingrijpen** ter hoogte van de verschillende gevels van de gebouwen, die liggen langs de Picard- en de Vandenboogaerdestraat en aan de binnenkant van het huizenblok en dit via de toegangsweg naar de binnenplaats.

Het **gebouw** zal beschikken over alle **vereiste voorzieningen voor brandbeveiliging en -preventie**. De toegangsdeuren, looptrajecten en gangen voor voetgangersverkeer werden gedimensioneerd in functie van de verwachte bestanden. Er zal worden ingestaan voor de veiligheid en het comfort van de gebruikers.

De voor het publiek toegankelijke zalen zullen onafhankelijk van de scholen van buiten af bereikbaar zijn.

Op het gebied van ventilatie zal het project beschikken over **ventilatie-aggregaten** (dubbele stroom mechaniek). Alle punten voor **lozing van verontreinigde lucht** (verwarmingsketels, afvallokalen, etc.), alsook de afvoerpunten voor rookverwijdering zullen in het **dak** worden aangebracht.

De **productie van warmte** en van warm water zal worden verzorgd door middel van **2 verwarmingsketels op aardgas**, die in een stookruimte op het dak worden geïnstalleerd. Er is geen enkel koelsysteem voor de lokalen voorzien.

De enige mogelijke bronnen van lawaai zijn de ventilatie-aggregaten. Het is voorzien ze te installeren in « kuipen », om aldus het risico op geluidsoverlast te beperken.

Met het voorziene programma wordt ernaar gestreefd bij te dragen aan **het in evenwicht herstellen van het onderwijsaanbod en in te spelen op de behoeften zoals die werden aangetroffen door de gemeente** Sint-Jans-Molenbeek, maar ook door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De **bouwwerkzaamheden** zouden zich moeten uitstrekken over een periode van ongeveer **18 maanden**. Voorafgaand aan de afbraakfase zullen er nog werkzaamheden voor asbestverwijdering moeten worden uitgevoerd.

## 10.1 BIJLAGEN

### 10.1.1 Bijlage 2 : Voorschriften van het GewBP voor gebieden met een sterk gemengd karakter

4.1. Deze gebieden zijn bestemd voor woningen, voor voorzieningen van gemeenschappelijk belang of voor openbare dienstverlening, voor kantoren en voor productie-activiteiten. De vloeroppervlakte van het geheel van de functies anders dan huisvesting mag per gebouw niet meer bedragen dan 1.500 m<sup>2</sup>, waarbij kantoren niet meer mogen bedragen dan 1.000 m<sup>2</sup>.

*Uitbreiding van de vloeroppervlakten voor productie-actieveiten mag worden toegestaan op de volgende voorwaarden :*

*1° de uitbreiding is naar behoren gemotiveerd om sociale of economische redenen ;*

*2° de plaatselijke omstandigheden staan deze uitbreiding toe zonder dat er inbreuk wordt gemaakt op het gemengde karakter van het gebied ;*

*3° de daden en werkzaamheden zijn onderworpen aan bijzondere maatregelen van bekendmaking.*

*De uitbreiding van de vloeroppervlakten voor kantoren mag worden toegestaan tot 3.500 m<sup>2</sup> per gebouw op de in paragraaf 2 bedoelde voorwaarden.*

*De voor kantoren bestemde vloeroppervlakte mag worden uitgebreid tot boven 3.500m<sup>2</sup> per gebouw, op voorwaarde dat deze mogelijkheid voorzien is in een bijzonder bestemmingsplan.*

4.2. Nog buiten randen met handelskernen mogen de benedenverdiepingen van gebouwen worden bestemd voor handelszaken alsook voor groothandelszaken. Ook de eerste verdieping mag worden bestemd voor de handel alsook voor de groothandel, indien de plaatselijke omstandigheden dit mogelijk maken en nadat de daden en werkzaamheden zijn onderworpen aan bijzondere maatregelen van bekendmaking.

*De voor handelszaken anders dan grote gespecialiseerde handelszaken bestemde vloeroppervlakte mag per project en per gebouw niet meer bedragen dan 200 m<sup>2</sup> en de oppervlakte bestemd voor groothandelszaken mag per project en per gebouw niet meer bedragen dan 500 m<sup>2</sup>.*

*Deze oppervlakte mag per project en per gebouw worden uitgebreid naar 1.000 m<sup>2</sup> voor handelszaken en naar 2.500 m<sup>2</sup> voor groothandelszaken, en wel op de volgende voorwaarden :*

*1° de uitbreiding is naar behoren gemotiveerd om sociale of economische redenen ;*

*2° de plaatselijke omstandigheden staan deze uitbreiding toe zonder dat er inbreuk wordt gemaakt op het gemengde karakter van het gebied ;*

*3° de daden en werkzaamheden zijn onderworpen aan bijzondere maatregelen van bekendmaking.*

*De voor handelszaken alsook voor groothandelszaken bestemde vloeroppervlakte mag worden uitgebreid tot 5.000 m<sup>2</sup> per project en per gebouw, indien deze mogelijkheid voorzien is in een bijzonder bestemmingsplan.*

*De voor grote gespecialiseerde handelszaken bestemde vloeroppervlakte mag worden toegestaan tot 3.500 m<sup>2</sup> per project en per gebouw, nadat de daden en werkzaamheden onderworpen zijn aan bijzondere maatregelen van bekendmaking.*

*De voor grote gespecialiseerde handelszaken bestemde vloeroppervlakte mag worden uitgebreid tot boven 3.500 m<sup>2</sup> per project en per gebouw, indien deze mogelijkheid voorzien is in een bijzonder bestemmingsplan.*

4.3. Deze gebieden mogen ook worden bestemd voor hoteletablisementen, voor zover hun capaciteit niet groter is dan 80 kamers. Deze capaciteit mag worden uitgebreid tot 150 kamers na bijzondere maatregelen van bekendmaking.

*De uitbreiding van de capaciteit van hoteletablisementen mag worden toegestaan, indien deze mogelijkheid voorzien is in een bijzonder bestemmingsplan.*

4.4. Er mag worden afgeweken van de voorschriften voor gebieden met een sterk gemengd karakter in huizenblokken die worden gekenmerkt door de volgende elementen :

1° aanwezigheid van een of meer vervallen en leegstaande gebouwen of van een of meer braakliggende terreinen vóór 1 januari 2011, die samen minstens 15 % van de oppervlakte van het desbetreffende huizenblok of 3.500 m<sup>2</sup> oppervlakte op de grond uitmaken ;

2° goede bereikbaarheid.

Verwezenlijking van een totaalproject mag worden toegestaan op de volgende voorwaarden en nadat de daden en werkzaamheden zijn onderworpen aan bijzondere maatregelen van bekendmaking :

1° het project maakt het voorwerp uit van een enkele aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning ;

2° het project maakt de herstructurering van de stadsstructuur mogelijk en heeft minstens betrekking op het geheel van het of de vervallen en leegstaande gebouwen of van de braakliggende terreinen, die een beroep op voorschrift 4.4. rechtvaardigen ;

3° in het project is minstens 50% vloeroppervlakte voor huisvesting voorzien, minstens 5% vloeroppervlakte voor voorzieningen van gemeenschappelijk belang of voor openbare dienstverlening, hoogstens 40 % vloeroppervlakte bestemd voor kantoren, voor activiteiten die zijn toegestaan in gebieden voor stadsindustrie en voor handelszaken met een maximum van 15 % bestemd voor kantoren anders dan die, welke zijn toegestaan in gebieden voor stadsindustrie;

4° in het project is minstens 20% oppervlakte op de grond voorzien als groene ruimte ;

5° het project staat garant voor de gelijktijdige verwezenlijking van huisvesting en andere bestemmingen.

4.5. Algemene voorwaarden voor alle in de voorschriften 4.1 tot en met 4.4 bedoelde bestemmingen :

1° de stedenbouwkundige kenmerken van de bouwwerken en van de installaties stemmen overeen met die van de omliggende stadscontext; veranderingen eraan zijn onderworpen aan bijzondere maatregelen van bekendmaking ;

2° de aard van de activiteiten is verenigbaar met huisvesting.

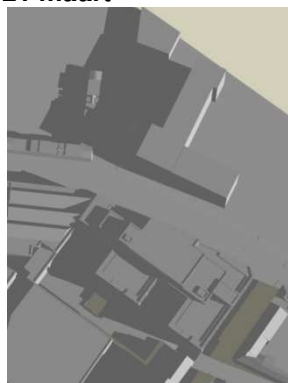
### 10.1.2 Bijlage 2 : Maquette zonbelichting verricht voor het aanvankelijke project

De resultaten, die hierna worden gepresenteerd, illustreren het effect van het project op de afgeworpen schaduwpartijen van de vorige versie van het project (alle zichten zijn naar het noorden georiënteerd).

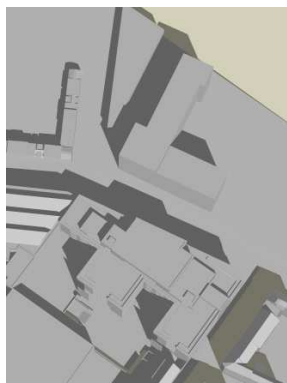
De toestand tijdens de referentie-uren overdag wordt hierna geïllustreerd. Evenals in de bestaande toestand is de impact van het project voornamelijk duidelijk tussen ± 9u en 15u.

De positie van het gebouw ten opzichte van de windstreken zorgt ervoor, dat de periode die het meest ongunstig zou kunnen zijn de middagperiode is ; op dit uur staat de zon echter in de hoogste stand, wat de afgeworpen schaduwpartijen afzwakt.

#### 21 maart



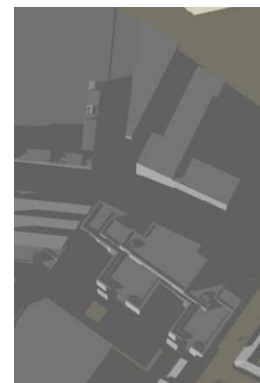
9u



12u

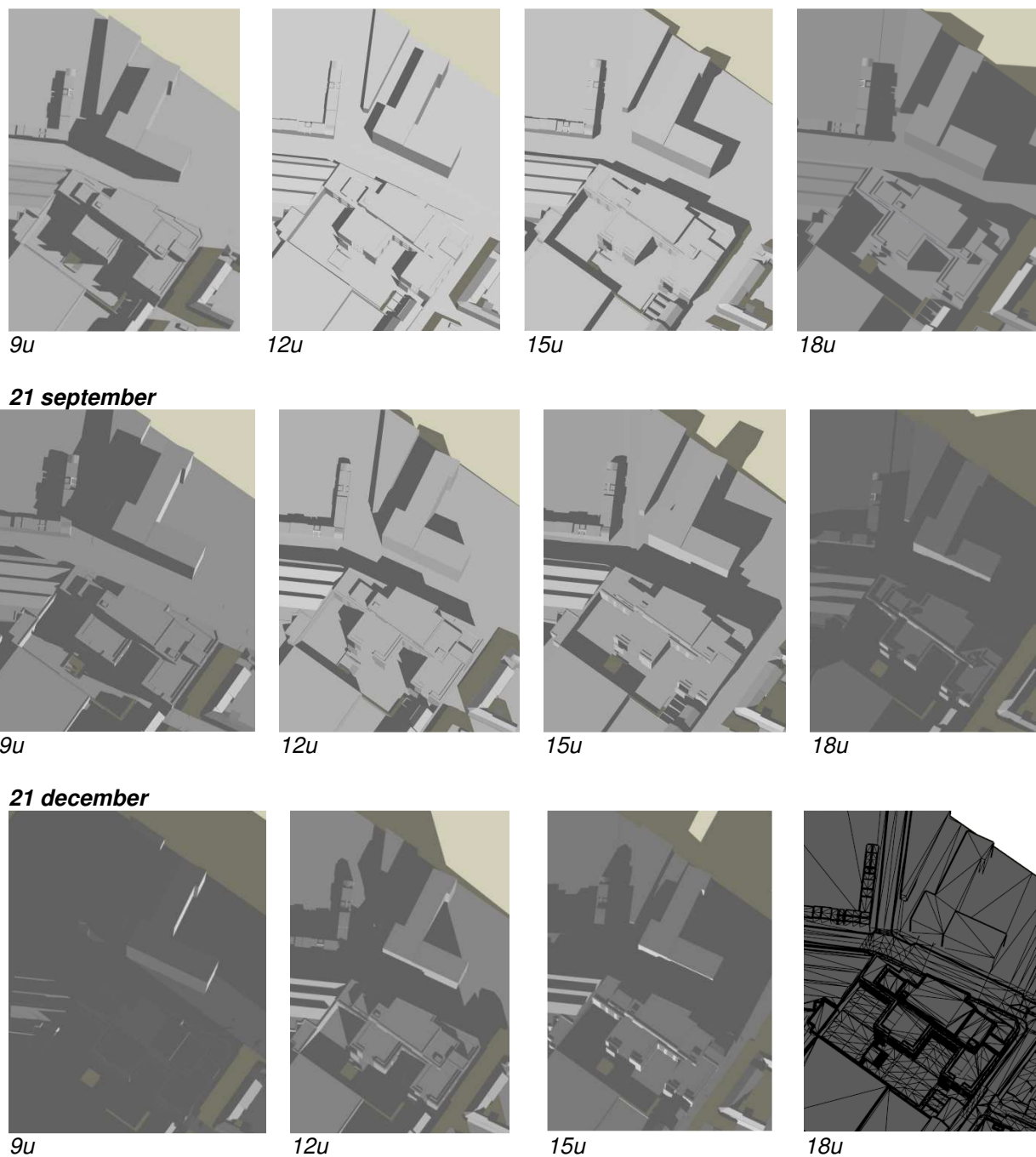


15u



18u

#### 21 juni



**Figuur 21 : Afgeworpen schaduwpartijen**

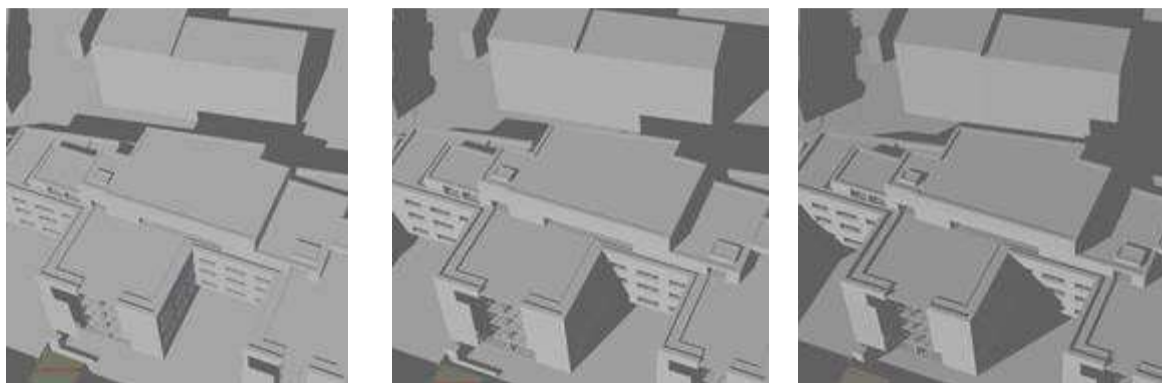
De simulaties bevestigen, dat de geprojecteerde situatie in het algemeen **niet zal bijdragen aan het veroorzaken van omvangrijk verlies van zonbelichting op de bestaande aangrenzende gebouwen, met uitzondering van het gebouw tegenover het St-Michelgebouw**, dat voornamelijk door het project wordt getroffen bij de nachtevening in maart en bij de zonnewende in december.

Uit de simulaties voor de maand maart blijkt, dat tussen 12u en 14u de afgeworpen schaduw van het project gedeeltelijk de onderkant van het gebouw in de bouwfase tegenover de locatie in de Picardstraat raakt. De schaduw verplaatst zich, om vanaf 16u te verdwijnen.

**Situatie op 21 maart 12u**

**Situatie op 21 maart 13u**

**Situatie op 21 maart 14u**



**Figuur 22 : Afgeworpen schaduwpartijen van het project op het gebouw in de Picardstraat, dat ertegenover staat**